Anno II - N. 1 — 7 Gennaio 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata indeterminata:***

Roma, gennaio 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata:*

Ordine di Servizio N. 1. (Servizio VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni

Servizio cumulativo colla linea Iseo-Edolo esercitata dalla Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie.

(Vedi Ordine Generale n. 22-1907).

In seguito ad accordi intervenuti colla Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie, a datare dal 1° gennaio 1909 il tronco Iseo-Breno della linea Iseo-Edolo, di cui è concessionaria la Società su menzionata esercente anche la linea Brescia-Iseo, viene ammesso *pel transito di Brescia*, al servizio cumulativo pei viaggiatori, bagagli, cani, merci, veicoli e bestiame.

Disposizioni Generali.

1. *Estensione del servizio cumulativo.* — Salvo le limitazioni, di cui al punto 6 pei trasporti di viaggiatori ed al punto 11 pei trasporti di bagagli e cani, le stazioni della linea Iseo-Edolo sono ammesse al servizio cumulativo pei trasporti di giornali, di merci a G. V., P. V. accelerata e P. V. ordinaria, bestiame, veicoli, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri con tutte le stazioni delle Ferrovie dello Stato, della Società Veneta, (escluse le linee Torrebelvicino - Schio - Arsiero e Camposampiero - Montebelluna), delle Ferrovie Nord Milano, di Reggio Emilia, della Valle Seriana, della Valle Brembrana, della Valsugana, Rezzato-Vobarno-Caffaro, Verona Caprino-Garda, Sondrio-Tirano, Santhià-Biella, Suzzara-Ferrara, Cremona-Borgo S. Donnino, Alessandria-Ovada, Poggibonsi-Colle Val d'Elsa, Massa Marittima-Follonica Porto, Mandela-Subiaco, Bari-Locorotondo, delle Società di Navigazione sul Lago Maggiore e sul Lago di Como « Lariana » e della linea Cerignola stazione-Cerignola città, in quanto le une e le altre stazioni delle Amministrazioni e linee suaccennate siano abilitate ai trasporti suddetti.

2 *Accettazione dei trasporti.* — I trasporti ammessi al servizio cumulativo verranno accettati a partenza in base ai

regolamenti interni di ciascuna Amministrazione, e si effettueranno senza rinnovamento di spedizione alla stazione di transito.

3. *Tariffe.* — Fermo restando a tenore dell'Ordine Generale N. 22-1907, l'applicazione sul percorso cumulato della Rete di Stato e della linea Brescia-Iseo, delle tariffe in vigore sulle Ferrovie dello Stato, per il percorso sulla linea Iseo–Edolo saranno da applicarsi le tariffe generali e speciali in vigore sulla Rete dello Stato (senza le sopratasse dell'1 % e del 3 % per gli Istituti di Previdènza) e le tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. coi prezzi di L. 0.30 per le spedizioni fino a 10 Kg. e di L. 0.50 per le spedizioni da oltre 10 e fino a 20 Kg.

Per le linee di tutte le altre Amministrazioni indicate al precedente punto 1, saranno applicate le tariffe rispettivamente stabilite per le Amministrazioni stesse.

4. *Concessioni speciali - Trasporti militari.* — Tutte le concessioni speciali contenute nel fascicolo *Concessioni speciali e relative tariffe* (edizione 1° luglio 1902) e il *Regolamento pei trasporti militari* saranno applicabili anche sul percorso della linea Iseo-Edolo in tutte le loro prescrizioni e modalità.

La tassazione di tali trasporti per il percorso della linea Iseo Edolo dovrà essere fatta applicando i prezzi comprendenti l'imposta erariale del 13 % e del 2 %, beninteso senza il cumulo delle distanze.

I prezzi da riscuotersi per i percorsi della linea Iseo-Edolo per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli a tariffa ridotta (salva sempre per questi ultimi la tassa minima di L. 0.70 per spedizione) risultano dal prospetto « Allegato *B* ».

5. *Elenco delle stazioni della linea Iseo-Edolo e relative distanze dalla stazione di Iseo, servizi cui sono abilitate ed impianti fissi di cui sono provviste.* — Le stazioni della linea Iseo-Edolo finora aperte all'esercizio, le rispettive distanze dalla stazione di Iseo, nonchè le indicazioni relative ai servizi ai quali sono abilitate ed agli impianti fissi di cui sono provviste, risultano dal prospetto allegato *A*, al presente Ordine di Servizio.

TRASPORTI DI VIAGGIATORI

6. *Stazioni ammesse alla corrispondenza.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo con biglietti a tariffa ordinaria, tanto di corsa semplice che di andata-ritorno, risultano dal pro-

spetto « Allegato *C* », indicante le corrispondenze assegnate ad ogni singola stazione e i relativi prezzi.

Le medesime corrispondenze sono ammesse per i ragazzi dai 3 ai 7 anni coi prezzi nella misura della metà di quelli di corsa semplice per adulti.

7. *Caratteristiche dei biglietti.* — I biglietti cumulativi in distribuzione nelle stazioni della Rete dello Stato hanno gli stessi colori e formato di quelli in vigore per il proprio servizio interno. Dello stesso colore e formato sono pure i biglietti in distribuzione nelle stazioni della Iseo-Edolo.

Siccome sulla linea Iseo-Edolo esistono due sole classi (1ª e 3ª), così sono istituite tre specie di biglietti rispettivamente valevoli:

er la 1ª classe sulle Ferrovie Stato e 1ª classe sulla linea Brescia-Iseo-Edolo;
per la 2ª classe sulle Ferrovie Stato e 1ª classe sulla linea Brescia-Iseo-Edolo;
er la 3ª classe sulle Ferrovie Stato e 3ª classe sulla linea Brescia-Iseo-Edolo.

Pei trasporti dei ragazzi fra i tre ed i sette anni, tanto le stazioni della Rete dello Stato ammesse alla distribuzione dei biglietti in servizio cumulativo per adulti, quanto le stazioni della linea Iseo-Edolo, distribuiscono i biglietti a percorso facoltativo del modello conforme a quelli adottati dalle Ferrovie dello Stato pel proprio servizio interno.

8. *Tassa di bollo.* — In aggiunta ai prezzi indicati nei prospetti di cui sopra, viene riscossa la tassa di bollo di cent 5.

9. *Distribuzione dei biglietti.* — La distribuzione dei biglietti viene fatta tanto dalle stazioni dello Stato quanto da quelle della linea Iseo-Edolo pei convogli delle due Amministrazioni che abbiano vetture della rispettiva classe per la quale i biglietti vengono rilasciati, salvo le esclusioni e le limitazioni stabilite dall'orario ufficiale.

I biglietti normali di andata e ritorno hanno la validità e sono soggetti a tutte le norme e condizioni dell'allegato 4 alle Tariffe.

10. *Penalità ed introiti suppletori.* — Le esazioni suppletorie e le multe per mancanza di biglietti, cambiamento di classe ecc , vengono riscosse da ciascuna Amministrazione soltanto per il percorso rispettivo, ma il personale di scorta ai treni dovrà consegnare i viaggiatori alla stazione di Brescia, perchè sia provveduto alla regolarizzazione del viaggio per l'ulteriore percorso.

Invece le esazioni supplementari dovranno estendersi anche

al percorso sulle linee dell'altra Amministrazione quando si tratti di viaggiatori provenienti da essa e risulti che il viaggio sulla medesima abbia avuto luogo nelle identiche condizioni che danno motivo all'esazione pel rimanente percorso.

Trasporti di bagagli, cani e giornali.

11. *Stazioni ammesse alla corrispondenza.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo pei bagagli (a tariffa ordinaria) e per i cani sono le medesime abilitate a tale servizio pei viaggiatori.

12. *Registrazione dei trasporti bagagli e cani.* — La registrazione dei trasporti bagagli, tanto a tariffa ordinaria, che a tariffa ridotta (concessioni speciali) e dei cani, si fa con la compilazione di un solo foglio di via, che scorterà le spedizioni fino alla stazione destinataria.

13. *Tassazione dei trasporti.* — Le tasse per il trasporto dei bagagli e cani sono da computarsi calcolando separatamente il percorso cumulato della Rete di Stato e della linea Brescia-Iseo da quello della linea Iseo Edolo, con applicazione, per intero, per ciascun percorso così computato, delle relative tasse minime. Per i percorsi della linea Iseo-Edolo, sono da applicarsi, per i bagagli a tariffa ordinaria e pei cani le quote seguenti:

da ISEO a	Km.	BAGAGLI chilogrammi											CANI
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	Oltre Kg. 100 Prezzi per tonnell. (1)	Prezzi per capo (1)
Sale Marasino. .	9	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	4.068	0.25
Marone.	13	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	5.876	0.35
Pisogne.	22	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	9.944	0.50
Darfo	33	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.90	1.05	1.20	1.35	1.50	14.916	0.75
Cividate	43	0.70	0.70	0.70	0.80	1.00	1.20	1.40	1.60	1.75	1.95	19.436	1.00
Breno.	47	0.70	0.70	0.70	0.85	1.10	1.30	1.50	1.70	1.95	2.15	21.244	1.10

1) *Tassa minima per spedizione L. 0.70.*

14. *Giornali.* — Contrariamente a quanto si è stabilito pei bagagli e pei cani, il servizio cumulativo pel trasporto dei giornali e ammesso, come peraltro è detto nel precedente punto 1°, con tutte le stazioni della linea Iseo-Edolo.

TASPORTI A GRANDE, A PICCOLA VELOCITÀ ACCELERATA ED A PICCOLA VELOCITÀ ORDINARIA.

15. *Stazioni e trasporti ammessi al servizio cumulativo.* — Il servizio cumulativo viene ammesso per tutti i trasporti di merci e veicoli, tanto a grande quanto a piccola velocità ordinaria di bestiame e merci a piccola velocità accelerata; nonchè per tutte le spedizioni di feretri, di numerario, carte valori ed oggetti preziosi da effettuarsi, queste ultime, esclusivamente a grande velocità.

Sono ammesse al servizio cumulativo, pei trasporti di cui sopra, tutte le stazioni accennate al punto 1°, le quali siano abilitate a tali trasporti.

16. *Documenti di trasporto.* — Le note di spedizione e le lettere di porto per le spedizioni in servizio cumulativo saranno conformi al modello in vigore sulle Ferrovie dello Stato e dovranno essere presentate dai mittenti in tanti esemplari quante sono le Amministrazioni interessate.

Per le spedizioni poi di numerario, di carte-valori e di oggetti preziosi, si esigerà dal mittente la presentazione di una nota di spedizione in più, di conformità alle condizioni stabilite dalle tariffe in vigore; esemplare che sarà da allegarsi al riassunto spedizioni.

Sono pure da carteggiarsi con un documento di trasporto in più anche le spedizioni eseguite sotto il regime della tariffa speciale d'esportazione P. V. (via mare); documento che viene trattenuto dallo scalo marittimo per la spunta con le dichiarazioni d'imbarco.

17. *Tassazione ed istradamento dei trasporti.* — La tassazione dei trasporti in servizio cumulativo dovrà essere fatta per la via chiesta dal mittente sui documenti di trasporto, od in mancaza per quella che risulti più economica, e sotto l'osservanza delle seguenti norme:

a) fra le Ferrovie dello Stato e la linea Iseo-Edolo la

tassazione deve essere fatta calcolando separatamente il percorso sulla linea stessa dal restante percorso fra Iseo e la stazione di partenza o di destinazione, cumulando sempre la percorrenza sulla linea Brescia-Iseo con la percorrenza sulle Ferrovie dello Stato, per modo da ottenere e calcolare una distanza unica;

b) fra le altre Amministrazioni italiane e la linea Iseo-Edolo, il percorso sulle Ferrovie dello Stato e quello sulla Brescia-Iseo deve sempre essere cumulato, per modo da formare una distanza sola sulla quale devono essere calcolate le tasse, tassando separatamente tanto la percorrenza delle Amministrazioni corrispondenti, quanto la percorrenza della linea Iseo-Edolo.

18. *Diritto fisso.* — Per le spedizioni in servizio cumulativo il diritto fisso si applicherà come segue:

a) *tra le Ferrovie dello Stato e la linea Iseo-Edolo:* metà per ciascuna Amministrazione di quello prescritto dalle rispettive tariffe, senza applicazione di alcun diritto fisso a favore della linea Brescia Iseo intermedia;

b) *fra altra Amministrazione italiana e la linea Iseo-Edolo:* metà alla prima Amministrazione, metà alla linea Iseo-Edolo ed il diritto fisso supplementare stabilito dalle tariffe per l'Amministrazione intermedia, da ripartirsi a metà fra le Ferrovie dello Stato e la linea Brescia-Iseo.

19. *Tasse minime.* — Le tasse minime per spedizione si applicano per intero sul percorso complessivo delle Ferrovie dello Stato e della linea Brescia-Iseo e per intero per il percorso della linea Iseo-Edolo; per il percorso delle altre Amministrazioni nella misura rispettivamente stabilita per ciascuna di esse.

20. *Sopratassa di transito.* — Ai trasporti in servizio cumulativo, da e per le stazioni della linea Iseo-Edolo, *Iseo esclusa,* sono da applicarsi a favore della linea stessa, in aggiunta alle tasse di trasporto, le seguenti sopratasse per il transito in stazione di Iseo:

Merci a G. V. ed a P. V. Acc., per ogni tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	L. 0,30
» a P. V. ordinaria » » »	» 0,25
Tassa minima per ogni spedizione	» 0,10
Tassa minima per ogni veicolo	» 0,50

21. *Carico e scarico.* — Fermo restando quanto è prescritto

al riguardo per le stazioni delle Amministrazioni di cui al presente Ordine di Servizio. avvertesi che la facoltà nelle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico delle merci delle ultime tre classi a vagone completo, nelle stazioni della Rete dello Stato, è estesa anche ai mittenti o destinatari delle merci stesse nelle stazioni della linea Iseo-Edolo.

Altrettanto dicasi rispetto alle altre merci per le quali, secondo le tariffe in vigore, si fa obbligo o si lascia facoltà alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico.

Per ognuna delle dette operazioni di carico e scarico effettuate a cura e spese delle parti, viene concesso l'abbuono sul diritto fisso, dalle singole Amministrazioni, nella misura indicata dalle rispettive Tarifie

22. *Pagamenti delle tasse di trasporto ed altre accessorie.* — Le spedizioni in servizio cumulativo possono essere effettuate in porto affrancato od in porto assegnato, sempre però per l'intera percorrenza.

E' fatta eccezione per le spedizioni di merci fragili, di facile deperimento e di merci il cui valore non rappresenti la tassa di porto fino a destinazione, le quali non potranno essere accettate in porto assegnato senza la superiore autorizzazione.

La stazione mittente sarà sempre responsabile delle tasse affrancate e quella destinataria delle tasse assegnate, comprese se del caso, tanto nelle une quanto nelle altre, le tasse di magazzinaggio, e di pesatura a partenza, di provvigione sulle spese anticipate, d'uso e richiamo della gru, di presa e consegna a domicilio, ecc.

Qualora però qualcuna delle suaccennate tasse non fosse stata riscossa in arrivo per assoluta mancanza di indicazioni da parte della stazione mittente, ne sarà responsabile quest'ultima, ove non sia possibile conseguirne l'incasso per mezzo della stazione destinataria.

Quando per altro risulti che la detta stazione destinataria era in grado di riparare, ed invece non riparò all'errore od all'omissione di quella mittente, sarà tenuta corresponsabile nella misura da determinarsi, a seconda delle circostanze di fatto.

Pei casi di false dichiarazioni, previsti dagli articoli 10 e

105 delle Tariffe, le stazioni d'arrivo sono responsabili anche delle penalità non potute incassare a partenza per le spedizioni franche, in base alle annotazioni risultanti dal documento di trasporto e dal relativo verbale d'accertamento da compilarsi dalla stazione scopritrice dell'abuso, previa l'osservanza delle prescritte formalità.

Le stazioni destinatarie sono parimenti tenute a riscuotere anche pei trasporti in affrancato, le tasse pel maggior percorso previste dall'articolo 128 delle citate Tariffe pei casi di interruzioni di linee.

23. *Tassa di bollo.* - In aggiunta alle tasse di porto, ecc., sarà da esigersi per ogni trasporto la prescritta tassa di bollo.

24. *Spese anticipate, assegni riserve, ecc.* — Per quanto riguarda le spese anticipate, gli assegni, le riserve in caso di mancanze od avarie, gli accertamenti di anormalità o di abusi, i documenti e le formalità doganali, la modificazione al contratto di trasporto, le prescrizioni sanitarie, le giacenze, la piombatura dei carri, ecc. valgono anche nei rapporti colla linea Iseo-Edolo le norme vigenti sulla Rete dello Stato.

25. *Trasporti a domicilio.* — Il servizio di presa e consegna a domicilio, sarà regolato dalle norme vigenti presso ciascuna Amministrazione.

Le stazioni mittenti dovranno esporre esattamente sui documenti di trasporto le tasse di consegna a domicilio per le spedizioni in porto franco, dirette a località delle Amministrazioni ove esiste il servizio suddetto, nonchè le tasse di presa a domicilio, per le spedizioni in porto assegnato.

Le stazioni della linea Iseo-Edolo nelle quali esiste il servizio di presa e consegna a domicilio ed i relativi prezzi risultano nel prospetto allegato *D*.

26. *Spedizioni da e per Amministrazioni non ammesse al servizio cumulativo.* — I trasporti provenienti dalla linea Iseo-Edolo e destinati a stazioni delle Amministrazioni italiane non ammesse al servizio cumulativo, saranno carteggiati in servizio interno di detta linea per la stazione di Iseo, oppure per la stazione in contatto con l'Amministrazione destinataria, da dove se ne effettuerà la rispedizione di ufficio con le norme in vigore fra la Rete di Stato e le accennate Amministrazioni.

Analogamente sarà fatto per i trasporti in senso inverso.

Riguardo ai trasporti internazionali da e per le stazioni interne della linea Iseo-Edolo, per i quali la validità della lettera di vettura prescritta dalla Convenzione di Berna, si estende soltanto al percorso fra la stazione di Iseo e quella estera partecipante alla Convenzione stessa, è stabilito quanto segue:

a) se il trasporto proviene dall'estero con la lettera di vettura diretta, intestata alla stazione di Iseo, se ne effettuerà quivi la rispedizione d'ufficio in servizio interno della linea Iseo-Edolo, e ciò anche se il trasporto ha luogo pel percorso contemplato dalla Convenzione di Berna, in base alle tariffe interne estere ed italiane;

b) se il trasporto proviene invece dalla linea Iseo-Edolo, ed il mittente ha inteso eseguirlo sotto il regime della Convenzione di Berna pel percorso soggetto alla medesima, in tal caso il trasporto stesso giungerà in servizio interno alla stazione di Iseo, la quale ne effettuerà la rispedizione per l'estero all'appoggio della lettera di vettura, in base sia alle tariffe interne italiane ed estere, sia a quelle dirette internazionali, a seconda della richiesta fatta sulla stessa lettera di vettura;

c) i trasporti esclusi dalla convenzione di Berna, e quelli pei quali il mittente rinunzia alle condizioni della medesima, possono effettuarsi in servizio cumulativo con la linea Iseo-Edolo, mediante appoggio al transito di confine, il quale ne eseguirà la rispedizione rispettivamente per l'estero o per la predetta linea. Per altro siccome le Ferrovie estere non si prestano ad eseguire d'ufficio il carteggio e la rispedizione, così i trasporti destinati oltre la Ferrovia estera limitrofa, dovranno sempre indirizzarsi ad un intermediario perchè provveda al proseguimento.

Pei trasporti in servizio internazionale non si ammette che lo speditore prescriva l'appoggio, invece che alla stazione di Iseo, ovvero al transito di confine, ad un'altra stazione intermedia.

Circa la compilazione del foglio di via ed in generale il carteggio dei trasporti internazionali, la stazione di Iseo e rispettivamente i transiti di confine, si atterranno alle disposizioni in proposito contenute nella Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero (edizione 10 ottobre 1901).

Si rammenta che per tutti i suindicati trasporti non può aver luogo alcuna riduzione sui diritti fissi e sulla tassa di

transito dovuti di conformità a quanto prescrive l'art. 108 delle Tariffe.

27. *Note d'affrancazione e rivalse.* — Le stazioni di confine e quella di Iseo incaricate delle spedizioni in servizio internazionale, si regoleranno, per il carteggio delle note d'affrancazione emesse dalle stazioni della linea Iseo-Edolo, a seconda delle istruzioni che si riferiscono ai vari servizi internazionali.

Per le rivalse che si effettueranno fra le stazioni ammesse al servizio cumulativo in seguito all'annullamento o riduzione di spese anticipate o di assegni, per il ritorno di note d'affrancazione o per qualsiasi altro motivo, saranno da seguirsi le norme in vigore.

28. *Deviazione dei trasporti.* — I trasporti che fossero stati inoltrati per una via diversa da quella prescritta, e che, sebbene carteggiati regolarmente, pervenissero in seguito ad una stazione che non fosse quella destinataria, si faranno proseguire collo stesso documento per la via chilometricamente più breve, intercedente fra la stazione che rilevò l'errore e quella destinataria, la quale, se la spedizione è in assegnato, si limiterà a riscuotere le tasse dovute, senza tener conto del maggior percorso.

Se invece un trasporto viene carteggiato irregolarmente per una stazione in luogo di un'altra, la stazione che lo riceve ne farà la registrazione come per gli altri trasporti e quindi ne eseguirà la spedizione alla vera destinazione, rivalendosi, come spesa anticipata, delle tasse e delle altre spese caricate sul trasporto stesso. L'inoltro dovrà farsi a grande velocità, qualora altro modo d'invio compromettesse i termini normali di resa o la conservazione delle merci, ovvero i termini stabiliti dalle bollette di circolazione, ecc.

La stazione alla quale il trasporto doveva realmente pervenire esigerà dal destinario *la sola tassa dovuta in base alla tariffa e per la distanza che avrebbe dovuto percorrere la merce ove non fosse avvenuto il disguido,* più le altre spese di cui il trasporto medesimo fosse caricato e domanderà alla propria Amministrazione il pareggio della differenza (in più o in meno) fra la tassa complessiva assunta a debito e quella incassata dal destinatario se trattasi di spedizione in assegnato.

Le tasse di maggior percorso per le spedizioni, tanto in porto assegnato quanto in porto franco, saranno liquidate in separata sede, sulle basi pattuite fra le Amministrazioni, e verranno poi addebitate agli agenti responsabili del disguido.

29. *Scambio ed uso del materiale rotabile.* — E' ammesso il passaggio dei carri in servizio cumulativo dall'una all'altra Amministrazione alle condizioni portate da apposita convenzione e sotto la osservanza delle norme generali in vigore pei veicoli che si scambiano con le altre Ferrovie secondarie italiane.

I veicoli della ferrovia della Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie portano la sigla S. N. F. T. ed alla loro entrata sulla Rete dello Stato saranno muniti delle prescritte etichette a cura della stazione di Brescia per la quale avverrà il passaggio.

Si richiamano specialmente le disposizioni della Circolare del Servizio VII, n. 9, del luglio 1907, circa gli avvisi Modello *G*-99 delle soste dei carri di altre Amministrazioni da inviarsi all' Ufficio Circolazione Veicoli in Roma.

I carri della Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie potranno utilizzarsi, nel ritorno, con spedizioni dirette a Brescia oppure ad una stazione della Rete dello Stato, purchè essa disti non meno di 150 chilometri da quella che li ricarica, si trovi sulla via che i carri devono percorrere per ritornare a Brescia ed il carico non sia inferiore al 50 °/₀ della loro portata, oppure siano completi pel volume delle merci, o tassati a tariffa di vagone completo.

I detti carri si possono anche utilizzare per la ferrovia proprietaria alle condizioni di carico suindicate oppure con collettame del peso di almeno 30 quintali.

E' vietato utilizzare con bestiame, o merci imbrattanti o che tramandino cattivo odore, come pelli fresche, sangue, concimi, ecc., i carri della detta ferrovia che fossero con apposita inscrizione, assegnati a trasporti delle derrate alimentari.

30. *Scambio dei copertoni e degli attrezzi di carico.* — I copertoni delle due Amministrazioni, e così le corde, reti, catene, stanti di ferro ed altri attrezzi in genere, impiegati per assicurare o proteggere il carico di carri che debbono transilare dall'una all'altra ferrovia, passeranno in servizio cumulativo assieme a questi alle condizioni stabilite dalla Convenzione

di cui al primo alinea del punto 29, dovendo in tal caso gli attrezzi essere considerati come parti integranti dei veicoli stessi.

31. *Lavaggio e disinfezione dei carri. — Penalità relative* — Ciascuna delle due Amministrazioni è obbligata a provvedere, a norma delle disposizioni di legge vigenti in materia di Polizia Veterinaria, al avaggio ed, occorrendo, alla disinfezione dei veicoli che hanno servito al trasporto di animali equini, bovini, suini, del pollame o di merci infettanti.

Pei carri restituiti vuoti alla stazione di Brescia, deve essere accertato in contraddittorio fra gli Agenti delle due Amministrazioni, lo stato di proprietà, ed ove sia stata trascurata od insufficientemente eseguita l'operazione di lavaggio e di disinfezione, deve a questa provvedere la stazione stessa tanto pei carri di ritorno dalla Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie, quanto per quelli di quest'ultima di ritorno dalle linee dello Stato. In tali casi la stazione di Brescia deve redigere in duplice esemplare il verbale di accertamento, mod. *II*-111 da inviarsi all'Ufficio Circolazione Veicoli in Roma, ed alla Direzione dell'esercizio della ferrovia Brescia-Iseo-Edolo in Iseo.

Per i carri carichi consegnati e restituiti in destinazione di una o più stazioni poste oltre quelle di transito di Brescia l'accertamento della effettuata pulitura o disinfezione, dev'essere fatto a cura della stazione in cui si effettua il completo scarico; compilando il verbale di accertamento come sopra è detto.

Pei carri non puliti od insufficientemente lavati, quanto per quelli specializzati pei trasporti di derrate alimentari, stati invece utilizzati per trasporto di bestiame o di merci imbrattanti o di merci che tramandino cattivo odore, l'Amministrazione responsabile deve sottostare ai compensi pattuiti tra le due Amministrazioni.

32. *Pesatura delle merci al transito.* — Quando per i trasporti in servizio cumulativo provenienti da stazioni interne della ferrovia Brescia-Iseo-Edolo il mittente dichiarasse il peso e la stazione di partenza ne delegasse la ricognizione a quella di Brescia, questa prenderà di ciò particolare nota, addebitando nel tempo stesso la relativa tassa di pesatura alla ferrovia

suddetta, cui la tassa medesima deve fare esclusivamente carico.

33. *Trasporti in servizio.* — La corrispondenza che gli Uffici di un'Amministrazione avessero a mandare agli Uffici dell'altra per cose attinenti al servizio cumulativo fra la Rete dello Stato e la ferrovia Brescia-Iseo-Edolo e gli annessi documenti, saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle due Amministrazioni.

Colle medesime restrizioni saranno pure trasmessi gratuitamente i dispacci telegrafici.

Per tutto quanto non è previsto dal presente, valgono le norme e condizioni generali che regolano i servizi cumulativi colle ferrovie secondarie.

In base a quanto è detto nel presente Ordine di Servizio e relativi Allegati A e B, devono essere fatte opportune aggiunte nelle vigenti pubblicazioni dei servizi cumulativi con le ferrovie secondarie, nella parte « *Servizi cumulativi, ecc.* », delle Tariffe N. 1 e 11 G. V., e nel volume « *Norme di Servizio cumulativo con le Ferrovie secondarie pei trasporti dei viaggiatori e dei bagagli, in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari (edizione luglio 1902)* ».

Ordine di Servizio N. 2 (Servizio X).

Distribuito agli agenti delle classi 26, 29 e 34

Nuova classificazione e numerazione dei veicoli riscattati dalla ex Ferrovia Sicula Occidentale.

(Vedi Circolari N. 5/1906 - 6/1906 - 6/1907 del Serv. X e O. S. N. 7/1907 - 271/1908 del Serv. X)

Si portano a conoscenza del personale interessato gli uniti Elenchi A e B, contenenti la designazione dei veicoli riscattati dalla Ferrovia Palermo-Marsala-Trapani in conseguenza dell'avvenuto passaggio di quest'ultima alla Rete dello Stato, colla indicazione delle nuove marche che essi devono ricevere in armonia alle nuove classificazioni e numerazioni adottate per gli altri veicoli di proprietà delle Ferrovie dello Stato.

Le Divisioni Compartimentali della Trazione e del Materiale e le Divisioni delle Officine di Torino, Verona e Firenze daranno le opportune istruzioni al dipendente personale perchè siano applicate le dette marche in sostituzione delle attuali, ai veicoli di cui si tratta, seguendo le stesse norme prescritte per la marcatura degli altri veicoli delle Ferrovie dello Stato. Per conseguenza le Squadre di Rialzo dovranno limitarsi ad applicare le sole marche provvisorie ai carri, essendo riservata alle Officine l'applicazione delle marche definitive di mano in mano che i veicoli vi saranno introdotti.

Ordine di Servizio N. 3 (Servizio I).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 11, 15, 16, 17 ed al personale delle gestioni

---

Biglietti per viaggi gratuiti in favore dei Senatori del Regno e Deputati alla Camera; biglietti a prezzo ridotto in favore dei Giornalisti e loro famiglie.

Col 1° gennaio 1909 entrerà in vigore la legge N. 406 del 9 luglio 1908, publicata nel *Bollettino* N. 31-1908, la quale, fra altre disposizioni, stabilisce:

all'art. 3, che siano accordati biglietti di viaggio gratuiti alle famiglie degli on Senatori del Regno e degli on. Deputati al Parlamento;

all'art. 4, che siano concessi biglietti a tariffa ridotta del 75 % su quella normale, ai giornalisti professionisti e biglietti a tariffa differenziale per le rispettive famiglie.

Su tali disposizioni si ritiene opportuno di dare le seguenti dettagliate istruzioni:

§ 1. — Senatori e Deputati.

Per le concessioni da farsi agli on. Senatori e Deputati verrà rilasciato annualmente a ciascuno di essi, un libretto contenente N. 12 biglietti gratuiti di 1ª classe di sola andata, validi ciascuno per una persona e per viaggi esclusivamente

da o per Roma, N. 6 biglietti gratuiti di 2ª classe pure di sola andata, parimenti validi per una sola persona ciascuno e pel percorso sovra indicato e N. 6 concessioni per trasporto gratuito di bagaglio, valide ognuna per 100 kg. e per viaggi di semplice andata da o per Roma.

I biglietti di viaggio, contenuti in detto libretto, saranno distinti dagli altri gratuiti serie *B*, attualmente in uso, per la denominazione della serie, che sarà la «serie *B°*»; avranno i colori consueti della rispettiva classe, saranno di formato un po' più piccolo di quello dei serie *B* e, a differenza di questi ultimi, saranno sempre di sola andata, e porteranno la firma dell'on. Senatore e Deputato cui sono intestati.

I biglietti serie *B°*, che ciascun Senatore, o Deputato, staccherà man mano, dopo averli regolarmente riempiti e firmati, saranno dai titolari presentati alle biglietterie per il visto di partenza. I bigliettari, dopo aver riempito il tagliando con le indicazioni eventualmente mancanti e cioè col nome del senatore o deputato e col percorso, (basterà citare le stazioni estreme) procederanno pei biglietti serie *B°*, come attualmente si pratica pei biglietti di servizio serie *B*, accordando cioè, se chieste, le fermate intermedie fino a quattro, sul percorso diretto o su quello della via facoltativa che può essere chiesta, avvertendo però che nessun'altra via, o deviazione, o diramazione, dovrà essere concessa diversa da quelle facoltative contemplate nell'Ordine di Servizio N. 60-1908 (*Bollettino* N. 9) in vigore pei viaggi a tariffa differenziale *A*.

I biglietti serie *B°* di qualunque classe potranno utilizzarsi per tutti i treni indistintamente, eccezione fatta per quelli di lusso e saranno da tenersi validi per l'intiero anno della legislatura nel quale sono emessi, avvertendo che essi scadono soltanto alla mezzanotte del giorno precedente a quello in cui saranno indette le elezioni generali.

E' data facoltà al portatore di un biglietto serie *B°*, di 2ª classe di viaggiare in 1ª classe senza bisogno di speciale autorizzazione, purchè paghi la intera differenza di prezzo a tariffa ordinaria. Tale facoltà potrà essere chiesta all'atto della partenza, od in viaggio, per tutto, o per parte del percorso, ed i bigliettari e controllori si regoleranno come nei passaggi in

1ª classe chiesti dai viaggiatori provvisti di biglietto a tariffa ordinaria di 2ª classe.

I buoni bagaglio sono validi per la sola andata e dovranno essere sempre rilasciati in appoggio al biglietto serie *B*° di 1ª e di 2ª classe, oppure alla tessera dell'on. Senatore o Deputato. Affinchè il titolare possa fruire, come pei biglietti, di quattro fermate intermedie, è stato adottato un nuovo modulo del colore uguale a quello dei buoni bagaglio gratuiti in uso per il personale ferroviario e che si contraddistingue dalla forma più grande, dall'intestazione e dalla firma del Senatore o Deputato che lo ha rilasciato Il retro del buono porta cinque spazi che saranno riempiti dagli impiegati addetti ai bagagli man mano che i possessori dei buoni effettueranno le spedizioni del bagaglio per le diverse stazioni di fermata.

Il buono bagaglio sarà ritirato dal bagagliere, se la spedizione del bagaglio è fatta per la stazione definitiva di arrivo, contro consegna dello scontrino mod. *I*-261, come si pratica per le spedizioni di bagaglio degli agenti ferroviari. Se invece l on. Senatore o Deputato, o comunque, il titolare del buono bagaglio vorrà approfittare delle fermate intermedie, allora l'impiegato che effettua la spedizione dovrà limitarsi ad inscriverla sul retro del buono nell'apposito spazio, indicando la stazione di fermata, mettendo il timbro a paletta della stazione da cui si spedisce il bagaglio e la sua firma, rilasciando poscia il consueto scontrino di ricevuta

Ugualmente praticheranno le stazioni successive di fermata ed il buono sarà ritirato da quella stazione alla quale sarà chiesta la spedizione per la stazione definitiva di arrivo.

§ 2. — GIORNALISTI.

Per le concessioni da farsi ai giornalisti professionisti questi verranno muniti ogni anno di un libretto contenente otto scontrini, valevoli ciascuno per un viaggio di corsa semplice, analogo a quello degli impiegati dello Stato.

Detto libretto, rilasciato da questa Direzione Generale, si compone di una copertina di colore granato cui è internamente annessa la fotografia del titolare, e di un fascicolo di 8 scontrini, fondo color rosa, preceduti da un frontespizio dello stesso co-

lore e bollati, insieme a questo, col timbro a secco delle ferrovie dello Stato e contraddistinti nella parte superiore dal millesimo corrispondente all'anno nel quale potranno essere utilizzati.

L'emissione dei biglietti da parte delle stazioni è regolato dalle stesse norme in vigore pei viaggi degli impiegati governativi (concessione speciale *C*) avvertendo che il ribasso del 75 % si applica mediante la riscossione dei prezzi risultanti dalle colonne 10, 11 e 12 del prontuario pel trasporto dei viaggiatori da 1 a 2.200 chilometri (tariffa militare)

I biglietti si rilasciano per la via chilometricamente più breve, oppure per la via facoltativa, o deviazione, che fosse indicata sullo scontrino, tenendo presente che anche per questi viaggi valgono le vie facoltative o deviazioni comprese nell'elenco pubblicato coll'Ordine di Servizio N. 60–1908 (*Bollettino* n. 9).

In relazione a quanto precede, i biglietti di cui si tratta hanno la validità di 20-giorni, scadono alla mezzanotte del ventesimo giorno da quello del rilascio, esso compreso, e danno diritto di fare da una a quattro fermate intermedie, qualunque sia il percorso del viaggio; avvertendo che, entro il limite della validità del biglietto, la durata di ciascuna fermata può essere stabilita a volontà del viaggiatore.

Per tutto quanto non è stato accennato precedentemente, valgono, pei viaggi dei giornalisti, le stesse norme della concessione speciale *C* e le disposizioni generali per l'applicazione delle concessioni speciali.

Ai giornalisti esteri i quali desiderano effettuare in Italia un solo viaggio, verrà rilasciato un biglietto speciale a riduzione del 75 % valido per la sola andata, o per l'andata e ritorno, che prende nome di biglietto *serie D*. Tale biglietto sarà di color rosa e sarà in tutto da tenersi valido con le modalità in uso pei biglietti serie *C*, applicando però al viaggio i prezzi di cui alle colonne 10, 11 e 12 del prontuario pel trasporto dei viaggiatori da 1 a 2.000 chilometri (tariffa militare).

Per quanto riguarda i biglietti per le famiglie dei giornalisti, di cui all'art. 4 della legge sopracitata, saranno adoperati i biglietti serie *C* attualmente in uso per gl'impiegati ferroviari, con tutte le facoltà e restrizioni ammesse per i viaggiatori provvisti di biglietti di tale modello.

§ 3. — PROCEDURA DA SEGUIRE NEI CASI D'IRREGOLARITÀ.

Per ogni irregolarità che eventualmente fosse riscontrata nell'uso dei biglietti rilasciati agli on. Senatori e Deputati e di quelli rilasciati ai Giornalisti ed alle loro famiglie, i Controllori, ed in genere il personale delle biglietterie e dei treni, dovrà, dopo le debite contestazioni, limitarsi a fare immediato rapporto all'Ufficio superiore senza impedire il viaggio, o la prosecuzione di esso, al titolare del biglietto. I rapporti in materia saranno rimessi alla Direzione Generale, Servizio I, per la decisione.

Ordine di Servizio N. 4. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Dichiarazioni per le dogane in iscorta alle spedizioni dirette all'estero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 168-1908)

Nell'intento di rendere più adatto al suo scopo, giovandosi dell'esperienza fattane, il modulo « Dichiarazione per le Dogane » (*H* 1) che deve scortare le spedizioni dirette all'estero, si è ravvisato necessario di apportarvi alcune modificazioni e profittando dell'occasione, si sono rettificate e completate in relazione alle esigenze attuali, le avvertenze a tergo del modulo stesso circa i quantitativi d'esemplari occorrenti a seconda delle destinazioni.

Il nuovo modulo, del quale le stazioni verranno fornite mano mano che siano esaurite le scorte di quello attuale, e che sarà vendibile al pubblico al prezzo di L. 0,05 per esemplare, verrà reso obbligatorio dal 1° Maggio 1909; sino alla quale epoca potrà quindi farsi uso del modulo oggi in vigore.

I moduli di « Dichiarazione per le Dogane » fatti stampare a cura e spese dei mittenti od acquistati all'infuori delle stazioni, dovranno essere in tutto conformi a quello ora adottato dalle Amministrazioni ferroviarie.

Ordine di Servizio N. 5. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Servizio cumulativo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 357-1908)

Col 10 gennaio 1909, la stazione di Savigliano sarà ammessa al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

In conseguenza, alla pagina N. 59 della tariffa del detto servizio cumulativo (edizione 16 novembre 1898) dovrà farsi la seguente aggiunta:

Savigliano	S G. P.	Civitavecchia Genova (1)	594 183	Genova	183

Ordine di servizio N. 6. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Applicazione della prescrizione ai reclami ferroviari - Atti di procura e di delegazione - Tasse di bollo.

1. Secondo l'art. 146 delle Tariffe, pei reclami concernenti il contratto di trasporto dei bagagli e delle merci, l'Amministrazione ferroviaria può opporre la prescrizione quando siano trascorsi 180 giorni, decorrenti nei modi previsti dall'articolo stesso. Tale periodo di tempo può venir interrotto soltanto dal primo reclamo presentato, in doppio originale, al Capo della stazione di partenza o di arrivo delle spedizioni, il quale appone il visto ad uno degli originali e lo restituisce all'interessato.

L'Art. 45 della Legge 7 luglio 1907, N. 429 dispone che non può essere promossa azione giudiziaria contro l'Amministrazione ferroviaria in dipendenza del contratto di trasporto predetto prima che siano trascorsi 40 giorni dalla presentazione del reclamo amministrativo, nelle forme anzidette.

Da ciò consegue che per i reclami non presentati nelle

forme e nei termini di cui agli articoli 12-bis e 146 delle Tariffe, il reclamante non può promuovere azione giudiziaria contro l'Amministrazione ferroviaria. Consegue pure che quest'ultima ha il diritto di opporre la prescrizione a coloro che non l'abbiano chiamata in giudizio entro 220 giorni, decorrenti dalla data del primo reclamo presentato nelle forme medesime, senza tener conto nè dei reclami successivi, nè delle sollecitazioni, nè delle pratiche amministrative intervenute per liquidazione degli indennizzi, perchè nulla di ciò ha efficacia di interrompere la prescrizione.

Ora, tenuto conto che per il progressivo aumento del traffico si rende sempre maggiormente difficile la definizione dei reclami in parola entro il termine utile anzidetto, e volendosi avere un equo riguardo a tale situazione di cose ed ovviare con una ragionevole correntezza al pregiudizio che potrebbero eventualmente risentire gli interessi del pubblico dalla applicazione della legge del trasporto, nel mentre si raccomanda la maggior sollecitudine nella trattazione dei reclami, si reputa opportuno di indicare, qui in appresso, i criteri che, a datare dal 10 gennaio 1909, dovranno essere tenuti presenti nella trattazione delle vertenze e nella applicazione della prescrizione predetta:

a) per i reclami, presentati nei termini e nelle forme di cui sopra, ai quali l'Amministrazione abbia dato una risposta risolutiva entro 160 giorni dalla data della loro presentazione, la prescrizione dovrà opporsi qualora il reclamante non abbia adito l'Autorità giudiziaria entro 220 giorni dalla data di presentazione medesima;

b) per i reclami, presentati nei termini e nelle forme anzidette, ai quali l'Amministrazione abbia dato una risposta risolutiva dopo 160 giorni dalla data della loro presentazione, qualunque sia il tempo trascorso, la prescrizione verrà eccepita, tanto in sede amministrativa, quanto in sede giudiziaria, solamente quando il reclamante non abbia adito l'autorità giudiziaria entro 60 giorni dalla data di detta risposta risolutiva;

c) di massima, l'agevolezza di cui sub *b*) non è ammessa, per i reclami non presentati e trattati direttamente dall'avente diritto. Così pure essa non è consentita per i reclami formanti già oggetto di contestazione giudiziaria, dovendo in tali casi

valere le norme vigenti, e per quelli già definiti in sede amministrativa;

d) le disposizioni che precedono sono limitate al servizio italiano, diverse essendo le norme vigenti in materia di prescrizione nel servizio merci internazionale.

2. A rimuovere poi qualsiasi altra causa di lagnanza da parte del pubblico, sempre in ordine al modo con cui vengono trattati i reclami, si raccomanda l'esatto adempimento di quanto appresso:

Ricevuto il reclamo, gli Uffici dovranno subito accusarne ricevuta e rispondere al più presto alle eventuali sollecitazioni, che loro pervenissero dalle parti durante il corso delle relative trattazioni.

Quando risulti accertato che un indennizzo spetta al reclamante, gli Uffici e le stazioni, nelle rispettive competenze, dovranno metter subito a di lui disposizione il relativo importo, mediante avviso scritto, salvo procedere in seguito, quando occorra, alle pratiche intese a stabilire le responsabilità amministrative che motivarono il risarcimento.

Gli Uffici di Controllo a loro volta, non appena dalla revisione fatta sulle tasse di trasporto riscontrino che vi è luogo ad un rimborso per somme non inferiori a L. 0,50 per le spedizioni a G. V. ed a L. 1,00 per le spedizioni a P. V. acc. ed ordinaria, dovranno notificarlo al più presto all'interessato, invitandolo a produrre i prescritti documenti di trasporto.

Se gli aventi diritto all'indennizzo od al rimborso notificato come sopra non lo esigono, entro il termine di sei mesi decorrente dalla data dell'avviso, si dovrà loro opporre la prescrizione.

Ad evitare poi malintesi da parte del pubblico (il quale più volte ha dimostrato di ritenere erroneamente che abbiano efficacia di reclamo i processi verbali di accertamento di cui all'art. 135 delle Tariffe, nonchè le eventuali annotazioni praticate dalle parti stesse su documenti ferroviari qualsiansi), le stazioni e gli Uffici cureranno di avvertire gli interessati che tali verbali ed annotazioni non possono tener luogo del reclamo amministrativo.

3. L'avvenuto assetto dell'Azienda ferroviaria mediante la legge 7 luglio 1907, N. 429 impone, poi, l'applicazione dell'arti-

colo 19, N. 34 del Testo Unico delle leggi sulle tasse di bollo, approvato con Regio Decreto 4 luglio 1897, N. 414.

In conseguenza rimane stabilito che, a datare dal 10 gennaio prossimo:

I reclami relativi ai contratti di trasporto (viaggiatori, bagagli e merci) presentati al Capo delle stazioni di partenza o di arrivo ed agli Uffici Compartimentali debbono essere stesi in carta da bollo da L. 0,50, e quelli presentati agli Uffici Centrali della Direzione Generale sono soggetti alla tassa di bollo da L. 1,00 (carta bollata o marca da bollo).

Nei casi in cui il reclamante voglia mettersi in condizione di poter agire giudizialmente contro l'Amministrazione agli effetti dell'art. 12-bis delle Tariffe, oppure (per il solo contratto di trasporto dei bagagli e delle merci) di interrompere il periodo prescrizionale agli effetti dell' art. 146 delle Tariffe, deve presentare i reclami esclusivamente al Capo delle stazioni di partenza o di arrivo delle spedizioni, in due originali, entrambi in carta da bollo da L. 0,50.

Ogni reclamo deve riferirsi ad una sola spedizione. La carta da bollo è obbligatoria soltanto per il primo reclamo.

I reclami presentati in carta non bollata, o con bollo insufficiente, non saranno presi in esame come se non fatti e verranno restituiti ai reclamanti, senza che vi sia apposto alcun visto dai Capi stazione, cogli eventuali documenti che li corredano.

Nei casi in cui la domanda del rimborso venga fatta alla Amministrazione ferroviaria mediante gli appositi moduli a stampa, forniti dalle stazioni, questi, opportunamente completati e firmati dagli interessati dovranno essere accompagnati da una separata istanza in carta da bollo competente.

I reclami concernenti l'andamento del servizio in generale, all'infuori di ogni interesse particolare del reclamante, dei quali si occupa l'art. 9 delle Tariffe, sono esenti da bollo.

Nei casi in cui le disposizioni vigenti impongono l'uso di procure o mandati, o di atti di delegazione equivalenti a mandato, tali atti, se speciali o relativi ad un solo affare, si dovranno redigere su carta bollata da L. 2, con esenzione da registrazione; se generali, o rilasciati per più affari nell'interesse del mandante si dovranno redigere su carta bollata da L. 1,00, ed assoggettare a tassa di registro.

Ordine di Servizio N. 7. (SERVIZIO VIII).

*Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni*

Servizio Italo-Germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 341-1908).

Con effetto del 23 dicembre 1908 la stazione di *Essen-Rüttenscheid* venne ammessa alla tariffa eccezionale N. 38 (Grafite) del servizio diretto Italo-Germanico, con l'applicazione dei seguenti prezzi per quintale:

		Tariffa eccezionale N. 38
Essen-Rüttenscheid	Pino	2.64
	Peri	4 05

Il nome di detta stazione coi relativi prezzi dovrà essere annotato a pag. 668 della tariffa diretta italo-germanica (16° Supplemento).

A datare dal 5 gennaio 1909 sono state ammesse alla tariffa eccezionale N. 45 (Marmo in lastre e lastroni semplicente segati) le seguenti stazioni, con l'applicazione dei prezzi per quintale qui appresso rispettivamente indicati per ciascuna di esse:

		Tariffa eccezionale N. 45
Beuthen (O. S. E.)	Peri	4.46
	Pontebba	3.80
Gleiwitz	Peri	4.16
	Pontebba	3.80
Leipzig *Bayer Bhf.* * Leipzig *Dresd. Bhf.* * Leipzig *Stötteritz* *	Peri	3.75
	Pontebba	3.57
Leipzig *Berl. Bhf.* Leipzig *Eilenb. Bhf.* Leipzig *M. Th. Bhf.* *	Peri	5.75
	Pontebba	3.57
Neiss	Peri	4.48
	Pontebba	3.82

I nomi di dette stazioni dovranno essere annotati coi relativi prezzi a pag. 697 *b* (18° Supplemento) della tariffa diretta italo-germanica.

Ordine di Servizio. N. 8. (SERVIZIO VIII).

*Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni*

Servizio Italo-Neerlandese.

(Vedi Ordine di Servizio N. 282-1908).

Le indicazioni ed i prezzi, annotati per la stazione di Maastricht nella tariffa eccezionale N. 13 (vetrerie vuote o soffiate) del Servizio suddetto, di cui l'Ordine di Servizio N. 282-1908, sono annullati e sostituiti come appresso:

	Transiti	distanze in chilom.	Tariffa eccezionale N. 13 a	b
Maastricht (*)	Pino	902	45.85	36.83
	Chiasso	916	48.05	38.59

(*) Per Maastricht (Sporenterrein Zuid Willehmsvaart Boschpoort) i prezzi sopraindicati sono da aumentarsi di L. 0,30 per tonnellata.

Di quanto sopra dovrà prendersi nota a pag. 40 della tariffa diretta italo-neerlandese.

Ordine di servizio N. 9. (SERVIZIO VIII).

*Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni*

Concessione speciale VI.

Nell'elenco delle Associazioni di carità ammesse a fruire della Concessione speciale VI, di contro al nome del sodalizio « Suore dell'Istituto della Sacra Famiglia » con sede in Savigliano, deve essere apposto un richiamo con la seguente annotazione a piè di pagina:

« *La Concessione è estesa al Direttore del Sodalizio, canonico Giovanni Allasia* ».

Ordine di servizio N. 10. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni

Concessione speciale VII.

Nell'elenco relativo alla Concessione speciale VII si aggiunga, nel posto indicato dall'ordine alfabetico delle sedi, il seguente sodalizio:

Casa buoni fanciulli in S. Zeno in Monte	Verona

Ordine di Servizio N. 11. (Servizio VII).

Distribuito agli agenti delle classi 3, 7, 10, ai manovratori ed ai deviatori

Manovra dei dischi di stazione sulle linee a doppio binario.

(Vedi art. 51 Regolamento sui segnali).

Sulle linee a doppio binario, prima dell'arrivo di un treno, il disco d'uscita deve essere disposto a via impedita, quando il treno atteso faccia servizio viaggiatori ed i viaggiatori stessi debbano attraversare il binario d'arrivo dei treni.

Ordine di Servizio N. 12. (Servizio II).

Modificazioni all'Istruzione N 2-1906 del Servizio II.

(Vedi legge 9 luglio 1908, n. 418, ed Ordini Generali n. 22 e 23-1908).

Si porta a conoscenza del personale, e più specialmente degli Uffici incaricati della compilazione e del completamento dei ruoli, che in dipendenza della Legge 9 luglio 1908, n. 418, sono state pubblicate in fascicolo separato, le *Modificazioni all'Istruzione n. 2-1906 del Servizio II, per la parte riguardante le pensioni, i sussidi e l'applicazione della ritenuta per imposta di ricchezza mobile.*

La distribuzione sarà fatta a cura del Servizio II che ne conserverà la scorta per corrispondere alle richieste di ulteriori forniture.

Circolare N. 1. (Servizio I).

Pubblicazioni di servizio.

(Vedi Ordini di Servizio N. 139-1907 e N. 386-1908).

A seguito delle disposizioni date coll'Ordine di Servizio n. 386-1908, si richiama l'attenzione del personale su quanto segue:

1° La numerazione delle pubblicazioni di servizio comprese nelle parti II e III del Bollettino Ufficiale e di quelle riguardanti facilitazioni di viaggio per esposizioni, congressi, gare ecc. costituenti l'appendice alla parte III, viene fatta con serie numeriche indipendenti. La distinzione fra i tre gruppi predetti di pubblicazioni è determinata dal colore della carta, che viene mantenuta bianca per la parte seconda, verde per la parte terza e rosa per l'appendice alla parte terza, e dall'esponente *V* o *R*, aggiunto al numero delle pubblicazioni degli ultimi due gruppi, in relazione al colore della carta.

2° La distribuzione dell'appendice alla parte III (carta rosa) da farsi dalle Divisioni del Movimento e Traffico è quella stabilita dall'Ordine di Servizio N. 386-1908, a meno che non ne venga esplicitamente indicata una diversa nell'appendice stessa.

In quanto non è modificato dalle presenti disposizioni, e da quelle dell'Ordine di Servizio N. 386-1908, resta in vigore l'Ordine di Servizio N. 139-1907.

Circolare N. 2. (Servizio VII).

Distribuita agli agenti delle classi 3, 4, 7, 9 e 11

Consegna dei moduli di prescrizioni al macchinista.

(Vedi art. 25 delle Norme per la compilazione dei documenti di scorta ai treni)

In base all'articolo 25 delle Norme per la compilazione dei documenti di scorta ai treni, la consegna al macchinista dei moduli G-I. G-3 e G-40 per le prescrizioni relative alla marcia del treno, deve essere fatta a mezzo di un agente di stazione.

Ad evitare però che per tale incarico vengano distolti agenti dalle proprie attribuzioni, le Divisioni Movimento disporranno che nelle stazioni secondarie, dove lo consente la sosta dei treni, tale consegna sia eseguita direttamente dal capotreno interessato.

Istruzione N. 1. (SERVIZIO X).

Distribuito agli accenditori, ai fuochisti accudienti locomotive, ed agli agenti che ne fanno le funzioni

Àttribuzioni degli accenditori.

Le attribuzioni degli accenditori sono le seguenti:

A) NEI DEPOSITI SEDI DI LOCOMOTIVE.

1. — Accendere le locomotive, previo accertamento che si trovino in perfetto ordine; custodire quelle accese e sorvegliare le spente. Gli accenditori sono tenuti perciò responsabili delle mancanze che si verificassero negli attrezzi sciolti lasciati sui tenders dai macchinisti e dai fuochisti e delle manomissioni alle casse, ai lucchetti, ecc. Devono inoltre sorvegliare che nessun estraneo al servizio si avvicini alle locomotive, specialmente se accese, escluse — durante il giorno — quelle che si trovano in riparazione presso l'officina del deposito e che perciò si ritengono in consegna alle squadre di operai incaricate dei lavori.

2. — Pulire i tubi bollitori, i focolai, le camere a fumo, i tubi di scappamento ed i camini, nonchè le griglie, i ceneratoi; somministrare sabbia, sorvegliare e mantenere nelle rimesse e nei piazzali i fuochi accesi durante la stagione fredda, ecc. qualora a tali lavori non siano adibiti appositi manovali.

3. — Accertarsi e provvedere che le locomotive ed i tenders in istazionamento abbiano i freni chiusi, che i robinetti di scarico dei cilindri siano aperti e le leve di cambio marcia siano in centro; eseguire i movimenti di spostamento delle locomotive sui binari di deposito (limitatamente a quella parte che non è compiuta da personale di macchina); somministrare l'acqua dalle gru dei depositi; mantenere queste riscaldate quando ed ove occorre, ed eseguire o coadiuvare, a seconda dei casi, la

giratura delle locomotive, dove non esista apposito personale di manovalanza o questo sia insufficiente.

4. — Fare il servizio ai deviatoi di deposito, ove non risiedono agenti appositi, od in assenza di questi.

5. — Destare il personale *che riposa nei dormitorii* perchè possa trovarsi pronto pei servizi cui è destinato, quando non sia provveduto con altri agenti.

6. — Durante la notte sorvegliare i depositi e gli impianti annessi. Gli accenditori saranno perciò tenuti responsabili amministrativamente dei furti e delle manomissioni che si verificassero nei locali e nei piazzali sottoposti alla loro sorveglianza, e ciò senza pregiudizio della responsabilità diretta che spetta agli agenti appositi di guardia, dove questi esistono.

7. — Disimpegnare quelle altre incombenze, che, per speciali esigenze del servizio, o per condizioni locali, venissero eventualmente loro assegnate.

B) NEI DEPOSITI NON AVENTI LOCOMOTIVE PROPRIE.

8. — Gli accenditori dovranno fare tutte le prestazioni sopra indicate, in quanto siano necessarie, ed inoltre sorvegliare e pulire rimesse e dormitorii, asciugare e crivellare sabbia ed in genere attendere a tutti quei lavori di varia natura — *non esclusa l'untura ai treni* — che possono occorrere pel servizio delle rimesse (compresi quelli che nei depositi principali vengono di regola disimpegnati da manovali), quando non siano affidati ad appositi agenti.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 1.v (SERVIZIO VII).

Disposizioni relative al servizio fra Napoli e le Calabrie in dipendenza dei guasti causati dal terremoto alle linee jonica e tirrena.

Allo scopo di agevolare il viaggio da e per Reggio Calabria via Roccella (per ora, con trasbordo fra Lazzàro e Pellaro) nell'attesa che possa essere ristabilito il servizio sull'intero tratto Palmi-Reggio, dal 5 and. si attiverà il servizio che risulta nell'apposito avviso al pubblico e che in massima consiste nell'effettuare con vetture dirette Napoli Lazzàro i sottoindicati treni delle linee Napoli-S. Eufemia Bif.-Catanzaro M.-Reggio;

109-3741-847 (con servizio di W. R. nell'847);

111 - 3745-3765-Speciale (con servizio di W. L. Roma-Napoli-S. Eufemia coi treni 101--111);

3768-3756-104 (con servizio di W. R. nel 3768, e di W. L. nel 104);

840-3742-3744-110.

Il rimanente servizio viaggiatori sulla linea S. Eufemia-Catanzaro M. e al Nord, rispettivamente verso Battipaglia e verso Metaponto, resta quale è portato dall'orario generale in vigore.

Invece sulla linea S. Eufemia-Palmi (eventualmente anche oltre Palmi), vengono sospesi fino a nuovo avviso i treni 110, 111 e sulla linea Catanzaro-Reggio i treni 1939, 3763, 3766, nel tratto Roccella-Reggio. Per i treni locali dei tratti Reggio S. Eufemia e Reggio-Roccella, daranno disposizioni i competenti uffici del Compartimento di Napoli, d'accordo con quelli di Reggio.

I treni sospesi saranno riattivati in via normale, a momento opportuno; intanto, essi potranno, occorrendo, venire straordinariamente effettuati come treni speciali.

I treni costituenti gli itinerari Napoli-S. Eufemia-Catanzaro-Règgio sono da considerarsi continui anche agli effetti dei comporti.

Servizio merci.

Per questo, disporranno i competenti Funzionari locali, con accordi fra i vari Servizi interessati quando trattisi di sistemare o variare il normale servizio dei treni.

Però, allo scopo di assicurare il sollecito inoltro di quella parte dei trasporti destinati al soccorso delle località danneggiate, che, per disposizioni già date o che si daranno, non sarà inoltrata per mare, il ritorno dei vuoti e l'inoltro di eventuali carri derrate, con riguardo anche alle esigenze della Trazione, dovranno utilizzarsi le seguenti condotte:

Sulla linea Jonica:

7859 Bari-Taranto;
3666-*bis* Taranto-Metaponto (o speciale);
8255 Metaponto-Catanzaro M.;
8257 Catanzaro-fino a dove sarà necessario.
In senso inverso, il TT.

Sulla linea tirrena e trasversale:

6593 Battipaglia-S. Eufemia B. con eventuale provenienza da Napoli a mezzo di treno speciale Napoli-Salerno;
8211-8209 S. Eufemia-Catanzaro M.
In senso inverso:
8206 Catanzaro-S. Eufemia;
6592 S. Eufemia-Paola;
GG. Paola-Battipaglia (restando sospeso sul tratto anteriore).

Sulla **Salerno-Metaponto** il 6671.

Tassazione dei trasporti.

Servizio italiano. — Fermo il disposto degli articoli 127 e 128 delle tariffe, rispettivamente per viaggiatori muniti di biglietto acquistato prima dell'interruzione e per le spedizioni di merci, bestiame, ecc., in corso di trasporto, tutti i trasporti di viaggiatori, bagagli e merci a G. V., P. V. accelerata e P. V. ordinaria in servizio interno e cumulativo italiano dovranno

essere tassati per la via più breve rimasta libera, salvo contraria domanda da parte del viaggiatore o del mittente, nel qual caso le tasse saranno da computarsi in base alla distanza della via da essi richiesta.

Servizio internazionale. — Per i servizi internazionali, ferme le deviazioni e conseguenti maggiori distanze stabilite per il servizio interno durante la interruzione, tenuto conto del punto di confine per cui devono transitare i trasporti, le stazioni si regoleranno di conformità al disposto del punto 56 dell'Istruzione per l'eseguimento dei trasporti delle merci da o per l'estero.

I transiti di confine sono specialmente incaricati di curare la esatta applicazione delle tasse dei trasporti destinati all'estero, che, per l'interruzione devono seguire un itinerario più lungo del normale. Pel maggior percorso detti transiti dovranno esporre separatamente la prescritta sopratassa colla dizione: « tassa da rispettarsi » e ciò tanto pei trasporti in assegnato quanto per quelli in affrancato.

La tassa per il maggior percorso dei trasporti dall'estero all'Italia deve essere applicata e riscossa dalle stazioni destinatarie, siano essi assegnati od affrancati.

Le Divisioni interessate daranno le ulteriori disposizioni per la regolare esecuzione di quanto è prescritto dal presente.

Circolare N. 1.V (Servizio I).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 14, 15, 16, 17 ed al personale delle gestioni

---

Proroga di validità delle carte di libera circolazione modello 1908.

Si previene che le carte di circolazione di modello 1908, intestate agli amministratori, ai funzionari ed agli impiegati delle *Amministrazioni italiane ed estere in corrispondenza*, dovranno essere tenute valide fino a tutto il 20 gennaio 1909.

Anche i biglietti delle serie *B* e *C*, che fossero per sca-

dere in questi giorni, se rilasciati al personale delle ferrovie dello Stato od alle rispettive famiglie, saranno da tenersi validi fino a detta epoca qualora, comprendendo i medesimi percorsi per le linee della Sicilia, non sia stato possibile farli prorogare di validità in seguito al terremoto che ha colpito le provincie di Reggio Calabria e Messina.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie

Società Anonima sedente in Roma

LINEA ISEO-EDOLO

Direzione dell'esercizio - Iseo

Il servizio cumulativo oltrechè alla Rete dello Stato è esteso anche alle seguenti Amministrazioni: Società Veneta (escluse le linee Torrebelvicino-Schio-Arsiero e Camposampiero-Montebelluna), Ferrovie Nord Milano, Reggio Emilia, Santhià-Biella, Suzzara-Ferrara, Bari-Locorotondo, Valle Seriana, Valle Brembana, Valsugana, Rezzato - Vobarno- Caffaro, Verona - Caprino - Garda, Sondrio - Tirano. Cremona - Borgo San Donnino, Alessandria - Ovada, Poggibonsi - Colle Val d' Elsa, Massa M.ª - Follonica Porto, Mandela - Subiaco, Lago Maggiore, Lago di Como «Lariana» ed alla linea Cerignola stazione - Cerignola città.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate								Impianti fissi							Distanze dal transito di
										Piani caricatori		Bilancie a ponte		Grue fisse			
		Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Veloc. Acc.	Piccola Velocità	Veicoli e Bestiame	Trasporti a Domicilio	Telegrammi privati e di servizio	di testa	di fianco	quantità	portata in tonn.	quantità	portata in tonn.	Sagoma limite	Iseo
Sulzano	Iseo - Edolo	—	—	G	A	P	VB	—	—	—	F	—	—	—	—	—	6
Sale Marasino. .		V	B	G	A	P	VB	—	S	—	F	—	-	-	—	SL	9
Marone		V	B	G	A	P	VB	—	S	—	F	—	—	—	—	SL	13
Pisogne		V	B	G	A	P	VB	D	S	—	F	1	30	—	—	SL	22
Gratacasolo Pian Camuno		—	—	G*	A*	P*	VB*	—	—	—	F	—	—	—	—	—	27
Artogne Gianico .		—	—	G*	A*	P*	VB*	—	—	—	F	—	—	—	—	—	30
Darfo.		V	B	G	A	P	VB	-	S	-	F	1	30	—	—	SL	33
Erbanno-Angone.		—	—	G*	A*	P*	VB*	—	—	—	F	—	—	—	—	—	36
Pian di Borno. .		—	—	G*	A*	P*	VB*	—	—	—	F	—	—	—	—	—	38
Cogno Esine . .		—	- -	G	A	P	VB	—	—	—	F	—	—	—	—	SL	40
Cividate		V	B	G	A	P	VB	—	S	—	F	1	30	—	—	SL	43
Breno.		V	B	G	A	P	VB	D	S	—	F	—	—	—	—	SL	47

* *Limitatamente ai trasporti a carro completo.*

Prospetto dei prezzi da riscuotersi per il percorso sulla linea Iseo-Edolo per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli eseguiti in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Transiti (punto d'allacciamento colle reti principali)	Distanze dal transito	Tariffa differenziale B		Tariffa speciale per operai in comitiva	Tariffa militare		Bagagli Base per tonn divisibile di 10 in 10 Kg.
				1a classe	3a classe	3a classe	1a classe	3a classe	
Sale Marasino	Iseo-Edolo	Iseo	9	0.55	0.30	0.25	0.25	0.15	2.034
Marone. . .	»	»	13	0.80	0.45	0.35	0.35	0.20	2.938
Pisogne . .	»	»	22	1.35	0.75	0.60	0.55	0.35	4.972
Darfo . . .	»	»	33	2.05	1.10	0.90	0.85	0.50	7.458
Cividate . .	»	»	43	2.65	1.45	1.20	1.10	0.65	9.718
Breno. . .	»	»	47	2.90	1.60	1.30	1.20	0.70	10.622

N. B. I prezzi suindicati di 1a classe sono da applicarsi ai viaggiatori fruenti sulle linee dello Stato della 1a e della 2a classe.

Allegato **C** *all'Ordine di Servizio N. 1 - 1909.*

Prospetto indicante i prezzi dei biglietti di corsa semplice e di andata - ritorno in servizio cumulativo colla linea Iseo-Edolo.

DA	A	Ripartizione	Km.	CORSA SEMPLICE						ANDATA e RITORNO		
o viceversa				Diretto			Omnibus					
				1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
		Stato	82	10.50	7.35	4.80	9.55	6.70	4.30	15.00	10.50	6.80
		Brescia-Edolo	24+9	3.70	2.85	1.80	3.70	2.85	1.80	5.50	4.25	2.60
Milano C.	Sale Marasino	Totale		14.20	10.20	6.60	13.25	9.55	6.10	20.50	14.75	9.40
		Stato	82	10.50	7.35	4.80	9.55	6.70	4.30	15.00	10.50	6.80
		Brescia-Ed.	24+13	4.05	3.20	2.00	4.05	3.20	2.00	6.10	4.85	2.90
Idem	Marone	Totale		14.55	10.55	6.80	13.60	9.90	6.30	21.10	15.35	9.70
		Stato	82	10.50	7.35	4.80	9.55	6.70	4.30	15.00	10.50	6.80
		Brescia-Ed.	24+22	4.95	4.10	2.45	4.95	4.10	2.45	7.40	6.15	3.60
Idem	Pisogne	Totale		15.45	11.45	7.25	14.50	10.80	6.75	22.40	16.65	10.40
		Stato	82	10.50	7.35	4.80	9.55	6.70	4.30	15.00	10.50	6.80
		Brescia-Ed.	24+33	6.00	5.15	3.00	6.00	5.15	3.00	8.80	7.55	4.35
Idem	Darfo	Totale		16.50	12.50	7.80	15.55	11.85	7.30	23.80	18.05	11.15
		Stato	82	10.50	7.35	4.80	9.55	6.70	4.30	15.00	10.50	6.80
		Brescia-Ed.	24+43	6.95	6.10	3.50	6.95	6.10	3.50	10.20	8.95	5.10
Idem	Cividate	Totale		17.45	13.45	8.30	16.50	12.80	7.80	25.20	19.45	11.90
		Stato	82	10.50	7.35	4.80	9.55	6.70	4.30	15.00	10.50	6.80
		Brescia-Ed.	24+47	7.35	6.50	3.70	7.35	6.50	3.70	10.75	9.50	5.40
Idem	Breno	Totale		17.85	13.85	8.50	16.90	13.20	8.00	25.75	20.00	12.20

da	a	Ripartizione	Km.	CORSA SEMPLICE						ANDATA e RITORNO		
				Diretto			Omnibus					
o viceversa				1a	2a	3a	1a	2a	3a	1a	2a	3a
		Stato	50	..	..	..	5.80	4.10	2.65	8.50	5.95	3.85
		Brescia-Ed.	24+9	..	..	..	3.70	2.85	1.80	5.40	4.15	2.55
Bergamo	Sale Marasino	Totale		..	..	..	9.50	6.95	4.45	13.90	10.10	6.40
		Stato	50	..	..	..	5.80	4.10	2.65	8.50	5.95	3.85
		Brescia-Ed.	24+13	..	..	..	4.05	3.20	2.00	6.00	4.75	2.85
Idem.	Marone	Totale		..	..	..	9.85	7.30	4.65	14.50	10.70	6.70
		Stato	50	..	..	..	5.80	4.10	2.65	8.50	5.95	3.85
		Brescia-Ed.	24+22	..	..	..	4.95	4.10	2.45	7.30	6.05	3.55
Idem.	Pisogne	Totale		..	..	..	10.75	8.20	5.10	15.80	12.00	7.40
		Stato	50	..	..	..	5.80	4.10	2.65	8.50	5.95	3.85
		Brescia-Ed.	25+33	..	..	..	6.00	5.15	3.00	8.70	7.45	4.30
Idem.	Darfo	Totale		..	..	..	11.80	9.25	5.65	17.20	13.40	8.15
		Stato	50	..	..	..	5.80	4.10	2.65	8.50	5.95	3.85
		Brescia-Ed.	24+43	..	..	..	6.95	6.10	3.50	10.10	8.85	5.05
Idem.	Cividate	Totale		..	..	..	12.75	10.20	6.15	18.60	14.80	8.90
		Stato	50	..	.	..	5.80	4.10	2.65	8.50	5.95	3.85
		Brescia-Ed.	24+47	..	..	..	7.35	6.50	3.70	10.65	9.40	5.35
Idem.	Breno	Totale		..	..	..	13.15	10.60	6.35	19.15	15.35	9.20
		Stato	92	..	..	.	10.70	7.50	4.85	16.05	11.35	7.25
		Brescia-Ed.	24+9	..	..	.	3.70	2.85	1.80	5.50	4.25	2.60
Parma	Sale Marasino	Totale		...	..	..	14.40	10.35	6.65	21.55	15.50	9.85

DA	A	Ripartizione	Km.	CORSA SEMPLICE						ANDATA e RITORNO		
				Diretto			Omnibus					
o viceversa				1a	2a	3a	1a	2a	3a	1a	2a	3a
		Stato	92	..	..	..	10.70	7.50	4.85	16.05	11.25	7.25
		Brescia-Ed.	24+13	..	..	..	4.05	3.20	2.00	6.10	4.85	2.90
Parma	Marone	Totale		..	..	..	14.75	10.70	6.85	22.15	16.10	10.15
		Stato	92	..	..	..	10.70	7.50	4.85	16.05	11.25	7.25
		Brescia-Ed.	24+22	..	..	..	4.95	4.10	2.45	7.40	6.15	3.60
Idem	Pisogne	Totale		..	..	..	15.65	11.60	7.30	23.45	17.40	10.85
		Stato	92	..	..	..	10.70	7.50	4.85	16.05	11.25	7.25
		Brescia-Ed.	24+33	..	..	..	6.00	5.15	3.00	8.80	7.55	4.35
Idem	Darfo	Totale		..	..	..	16.70	12.65	7.85	24.85	18.80	11.60
		Stato	92	..	..	..	10.70	7.50	4.85	16.05	11.25	7.25
		Brescia-Ed.	24+43	..	..	..	6.95	6.10	3.50	10.20	8.95	5.10
Idem	Cividate	Totale		..	..	..	17.65	13.60	8.35	26.25	20.20	12.35
		Stato	92	..	..	..	10.70	7.50	4.85	16.05	11.25	7.25
		Brescia-Ed.	24+47	..	..	..	7.35	6.50	3.70	10.75	9.50	5.40
Idem	Breno	Totale		..	..	..	18.05	14.00	8.55	16.80	20.75	12.65
		Stato	65	8.30	5.85	3.80	7.55	5.30	3.10	11.50	8.05	5.20
		Brescia-Ed.	24+9	3.70	2.85	1.80	3.70	2.85	1.80	5.35	4.15	2.55
Verona P. N.	Sale Marasino	Totale		12.00	8.70	5.60	11.25	8.15	5.20	16.85	12.20	7.75
		Stato	65	8.30	5.85	3.80	7.55	5.30	3.40	11.50	8.05	5.20
		Brescia-Ed.	24+13	4.05	3.20	2.00	4.05	3.20	2.00	5.95	4.75	2.85
Idem	Marone	Totale		12.35	9.05	5.80	11.60	8.50	5.40	16.45	12.80	8.05

da	a	Ripartizione	Km.	CORSA SEMPLICE						ANDATA e RITORNO		
				Diretto			Omnibus					
o viceversa				1a	2a	3a	1a	2a	3a	1a	2a	3a
		Stato	65	8.30	5.85	3.80	7.55	5.30	3.40	11.50	8 05	5.20
		Brescia-Ed.	24+22	4 95	4.10	2.45	4.95	4.10	2.45	7.25	6.05	3.55
Verona P. N.	Pisogne	Totale		13.25	9.95	6.25	12.50	9.40	5.85	18.75	14.10	8.75
		Stato	65	8.30	5.85	3.80	7.55	5.30	3.40	11 50	8.05	5.20
		Brescia-Ed.	24+33	6.00	5.15	3.00	6.00	5.15	3.00	8.65	7.45	4.30
Idem	Darfo	Totale		14.30	11.00	6.80	13.55	10.45	6.40	20.15	15.50	9.50
		Stato	65	8.30	5.85	3.80	7.55	5.30	3.40	11.50	8.05	5.20
		Brescia-Ed.	24+43	6.95	6.10	3.50	6.95	6.10	3.50	10.05	8.85	5.05
Idem	Cividate	Totale		15.25	11.95	7.30	14.50	11.40	6.90	21.55	16.90	10.25
		Stato	65	8.30	5 85	3.80	7.55	5 30	3.40	11.50	8.05	5.20
		Brescia-Ed.	24+47	7.35	6.50	3.70	7.35	6.50	3.70	10.60	9.40	5.35
Idem	Breno	Totale		15.65	12.35	7.50	14.90	11.80	7.10	22.10	17.45	10.55
		Stato	68	8.70	6.10	3.95	7.90	5.55	3.55	12.00	8.40	5.45
		Brescia-Ed.	24+9	3.70	2.85	1.80	3.70	2.85	1.80	5.35	4.15	2.55
Verona P. V.	Sale Marasino	Totale		12.40	8.95	5.75	11.60	8.40	5.35	17.35	12.55	8.00
		Stato	68	8.70	6.10	3.95	7.90	5.55	3.55	12.00	8.40	5.45
		Brescia-Ed.	24+13	4.05	3.20	2.00	4.05	3.20	2.00	5.95	4.75	2.85
Idem	Marone	Totale		12.75	9.30	5.95	11.95	8 75	5.55	17.95	13.15	8.30
		Stato	68	8.70	6.10	3.95	7.90	5.55	3.55	12.00	8.40	5.45
		Brescia-Ed	24+22	4.95	4.10	2 45	4.95	4.10	2.45	7.25	6.05	3.55
Idem.	Pisogne	Totale		13.65	10.20	6.40	12.85	9.65	6.00	19.25	14.45	9.00

Da	a	Ripartizione	Km.	CORSA SEMPLICE						ANDATA e RITORNO		
o viceversa				Diretto			Omnibus					
				1a	2a	3a	1a	2a	3a	1a	2a	3a
		Stato	68	8.70	6.10	3.95	7.90	5.55	3.55	12.00	8.40	5.45
		Brescia-Ed.	24+33	6.00	5.15	3.00	6.00	5.15	3.00	8.65	7.45	4.30
Verona P. V.	Darfo	Totale		14.70	11.25	6.95	13.90	10.70	6.55	20.65	15.85	9.75
		Stato	68	8.70	6.10	3.95	7.90	5.55	3.55	12.00	8.40	5.45
		Brescia-Ed.	24+43	6.95	6.10	3.50	6.95	6.10	3.50	10.05	8.85	5.05
Idem	Cividate	Totale		15.65	12.20	7.45	14.85	11 65	7.05	22.05	17.25	10.50
		Stato	68	8.70	6.10	3.95	7.90	5 55	3.55	12.00	8.40	5.45
Idem		Brescia-Ed.	21+47	7.35	6.50	3.70	7.35	6.50	3.70	10.60	9.40	5.35
	Breno	Totale		16.05	12.60	7.65	15.25	12.05	7.25	22.60	17.80	10.80

Trasporti a domicilio nelle stazioni della linea Iseo-Edolo.

STAZIONE	Pacchi ferroviali Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.	Grande Velocità					Piccola Velocità			
		NUMERARIO e preziosi		Mercanzia in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per spedizione	Mercanzie in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per spedizione
	Prezzo per ogni spedizione	per ogni Lire Mille indivisibili	Diritto fisso per spedizione	per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.			Per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.			
Iseo . . .	0.10	—	—	0.15	0.25	0.20	0.10	0.20	0.10	0.15
Pisogne. .	0.10	—	—	0.25	0.45	0.20	0.25	0.45	0.20	0.20
Breno . .	0.15	—	—	0.25	0.50	0.20	0.25	0.50	0.20	0.20

Nuova classificazione e numerazione dei veicoli riscattati dalla ex Ferrovia Sicula Occidentale, disposti secondo l'ordine crescente dei nuovi numeri di servizio.

TITOLO DEL VEICOLO	NUOVE MARCHE				VECCHIE MARCHE		
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria	Sigla	Serie	Numero di servizio
Carrozza Salone	F S	S	212	3	F S O	R	—
»	»	»	213	»	»	P	—
»	»	»	214	»	»	A	2
Carrozza di I classe	»	A T C	19.665	»	»	A	14
»	»	»	19.666	»	»	»	15
Carrozza di II classe	»	B T C	29.694	»	»	B	81
Carrozza di III classe	»	C T	38.340	»	»	C	113
»	»	»	38.341	»	»	»	115
»	»	»	38.342	»	»	»	122
»	»	»	38.343	»	»	»	123
»	»	»	38.344	»	»	»	127
»	»	»	38.345	»	»	»	128
»	»	»	38.346	»	»	»	129
»	»	»	39.000	»	»	»	101
»	»	»	39.001	»	»	»	102
»	»	»	39.002	»	»	»	104
»	»	»	39.003	»	»	»	105
»	»	»	39.004	»	»	»	106
»	»	»	39.005	»	»	»	107
»	»	»	39.006	»	»	»	108
»	»	»	39.007	»	»	»	109
»	»	»	39.008	»	»	»	110
»	»	»	39.009	»	»	»	111
»	»	»	39.010	»	»	»	112
»	»	»	39.011	»	»	»	114
»	»	»	39.012	»	»	»	116
»	»	»	39.013	»	»	»	117
»	»	»	39.014	»	»	»	118

TITOLO DEL VEICOLO	NUOVE MARCHE				VECCHIE MARCHE		
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria	Sigla	Serie	Numero di servizio
Carrozza di III classe	F S	C T	**39.015**	3	F S O	C	119
»	»	»	**39.016**	»	»	»	120
»	»	»	**39.017**	»	»	»	121
»	»	»	**39.018**	»	»	»	124
»	»	»	**39.019**	»	»	»	125
»	»	»	**39.020**	»	»	»	126
»	»	»	**39.021**	»	»	»	131
»	»	»	**39.022**	»	»	»	132
»	»	»	**39.023**	»	»	»	133
»	»	»	**39.024**	»	»	»	134
»	»	»	**39.025**	»	»	»	135
»	»	»	**39.026**	»	»	»	136
»	»	»	**39.027**	»	»	»	137
»	»	»	**39.028**	»	»	»	138
Carrozza mista di I e II classe	»	A B T	**59.625**	»	»	A B	31
»	»	»	**59.626**	»	»	»	32
»	»	»	**59.627**	»	»	»	34
»	»	»	**59.628**	»	»	»	35
»	»	»	**59.629**	»	»	»	36
»	»	»	**59.630**	»	»	»	38
»	»	»	**59.631**	»	»	»	40
»	»	»	**59.632**	»	»	»	43
»	»	»	**59.633**	»	»	»	44
»	»	»	**59.634**	»	»	»	45
»	»	»	**59.635**	»	»	»	46
»	»	»	**59.636**	»	»	»	50
»	»	»	**59.637**	»	»	»	33
»	»	»	**59.638**	»	»	»	37

TIPO DEL VEICOLO	NUOVE MARCHE				VECCHIE MARCHE		
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria	Sigla	Serie	Numero di servizio
Carrozza mista di I e II classe	F S	A B T	59.639	3	F S O	A B	39
»	»	»	59.640	»	»	»	41
»	»	»	59.641	»	»	»	42
»	»	»	59.642	»	»	»	47
»	»	»	59.643	»	»	»	48
»	»	»	59.644	»	»	»	61
»	»	A B T C	59.645	»	»	»	63
»	»	A B T	59.646	»	»	»	64
»	»	A B T C	59.647	»	»	»	65
»	»	»	59.648	»	»	»	66
»	»	»	59.649	»	»	»	67
»	»	»	59.650	»	»	»	68
»	»	»	59.651	»	»	»	69
»	»	A B T	59.708	»	»	»	49
»	»	»	59.709	»	»	»	51
»	»	»	59.710	»	»	»	52
»	»	»	59.711	»	»	»	62
Bagagliaio comune	»	D T	84.412	»	»	D F	206
»	»	»	84.413	»	»	»	208
Bagagliaio-posta	»	D U T C	94.887	»	»	»	201
»	»	»	94.888	»	»	»	202
»	»	D U T	94.889	»	»	»	203
»	»	D U T C	94.890	»	»	»	204
»	»	D U T	94.891	»	»	»	205
»	»	»	94.892	»	»	»	207
»	»	»	94.893	»	»	»	209
»	»	D U T C	94.894	»	»	»	210
»	»	D U T	94.895	»	»	»	211

TIPO DEL VEICOLO	NUOVE MARCHE				VECCHIE MARCHE		
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria	Sigla	Serie	Numero di servizio
Bagagliaio-posta	F S	D U T	94.896	3	F S O	D F	212
»	»	»	94.897	»	»	»	213
»	»	»	94.898	»	»	»	214
»	»	»	94.899	»	»	»	215
Carro coperto per trasporto merci e bestiame	»	G	205.557	4	»	T	902
»	»	»	205.558	»	»	»	903
»	»	»	205.559	»	»	»	904
»	»	»	205.560	»	»	»	905
»	»	»	205.561	»	»	»	906
»	»	»	205.562	»	»	»	907
»	»	»	205.563	»	»	»	909
»	»	»	205.564	»	»	»	910
»	»	»	205.565	»	»	»	911
»	»	»	205.566	»	»	»	912
»	»	»	205.567	»	»	»	913
»	»	»	205.568	»	»	»	914
»	»	»	209.273	3	»	G F	451
»	»	»	209.274	»	»	»	452
»	»	»	209.275	»	»	»	453
»	»	»	209.276	»	»	»	454
»	»	»	209.277	»	»	»	455
»	»	»	209.278	»	»	»	456
»	»	»	209.279	»	»	»	457
»	»	»	209.280	»	»	»	458
»	»	»	209.281	»	»	»	459
»	»	»	209.282	»	»	»	460
»	»	»	209.283	»	»	»	461
»	»	»	209.284	»	»	»	462

TIPO DEL VEICOLO	NUOVE MARCHE				VECCHIE MARCHE		
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria	Sigla	Serie	Numero di servizio
Carro coperto per trasporto merci e bestiame	F S	G	209.285	3	F S O	G F	463
»	»	»	209.286	»	»	»	464
»	»	»	209.287	»	»	»	466
»	»	»	209.288	»	»	»	467
»	»	»	209.289	»	»	»	468
»	»	»	209.290	»	»	»	469
»	»	»	209.291	»	»	»	470
»	»	»	209.292	4	»	G G	401
»	»	»	209.293	»	»	»	402
»	»	»	209.294	»	»	»	403
»	»	»	209.295	»	»	»	404
»	»	»	209.296	»	»	»	405
»	»	»	209.297	»	»	»	406
»	»	»	209.298	»	»	»	407
»	»	»	209·299	»	»	»	408
«	»	»	209.400	»	»	»	409
»	»	»	209.401	»	»	»	410
»	»	»	209.402	»	»	»	411
»	»	»	209.403	»	»	»	412
»	»	»	209.404	»	»	»	413
»	»	»	209.405	»	»	»	414
»	»	»	209.406	3	»	G N	416
»	»	»	209.407	»	»	»	417
»	»	»	209.408	»	»	»	418
»	»	»	209.409	»	»	»	419
»	»	»	209.410	»	»	»	420
»	»	»	209.411	»	»	»	421
»	»	»	209.412	»	»	»	422

TITOLO DEL VEICOLO	NUOVE MARCHE				VECCHIE MARCHE		
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria	Sigla	Serie	Numero di servizio
Carro coperto per trasporto merci e bestiame	F S	G	209.413	3	F S O	G N	423
»	»	»	209.414	»	»	»	424
»	»	»	209.415	»	»	»	425
»	»	»	209.416	»	»	»	426
»	»	»	209.417	»	»	»	427
»	»	»	209.418	»	»	»	429
Carro coperto per trasporto merci adibito a carro soccorso	»	Hs	304.871	4	»	F S	801
»	»	»	304.872	»	»	»	802
»	»	»	304.873	»	»	»	803
Carro coperto per trasporto merci	»	H	304.874	»	»	F	301
»	»	»	304.875	»	»	»	302
»	»	»	304.876	»	»	»	303
»	»	»	304.877	»	»	»	304
»	»		304.878	»	»	»	305
»	»	»	304.879	»	»	»	306
»	»	»	304.880	»	»	»	307
»	»	»	304.881	»	»	»	308
»	»	»	304 882	»	»	»	309
»	»	»	304 883	»	»	»	310
»	»	»	304.884	»	»	»	311
»	»	»	304.885	»	»	»	312
»	»	»	304.886	»	»	»	313
»	»	»	304.887	»	»	»	314
»	»	»	304.888	»	»	»	315
»	»	»	304.889	»	»	»	316
»	»	»	304.890	»	»	»	317
»	»	»	304.891	»	»	»	318
»	»	»	304.892	»	»	»	319

TIPO DEL VEICOLO	NUOVE MARCHE				VECCHIE MARCHE		
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria	Sigla	Serie	Numero di servizio
Carro coperto per trasporto merci	F S	H	304.893	4	F S O	F	320
»	»	»	304.894	»	»	»	321
»	»	»	304.895	»	»	»	322
»	»	»	304.896	»	»	»	323
»	»	»	304.897	»	»	»	324
»	»	»	304.898	»	»	»	325
»	»	»	304.899	»	»	»	326
»	»	»	304.939	»	»	D B	251
»	»	»	304.940	»	»	»	252
»	»	»	304.941	»	»	»	253
»	»	»	305.000	»	»	F	327
»	»	»	305.001	»	»	»	328
»	»	»	305.002	»	»	»	329
»	»	»	305.003	»	»	»	330
»	»	»	305.004	»	»	»	331
»	»	»	305.005	»	»	»	332
»	»	»	305.006	»	»	»	333
»	»	»	305.007	»	»	»	334
«	»	»	305.008	»	»	»	335
»	»	»	305.009	»	»	»	336
»	»	»	305.010	»	»	»	337
»	»	»	305.011	»	»	»	338
»	»	»	305.012	»	»	»	339
»	»	»	305 013	»	»	»	340
»	»	»	305.014	»	»	»	341
»	»	»	305.015	»	»	»	342
»	»	»	305.016	»	»	»	343
»	»	»	305.017	»	»	»	344

TIPO DEL VEICOLO	NUOVE MARCHE				VECCHIE MARCHE		
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria	Sigla	Serie	Numero di servizio
Carro coperto per trasporto merci	F S	H	305.018	4	F S O	F	345
»	»	»	305.019	»	»	»	346
»	»	»	305.020	»	»	»	347
»	»	»	305.021	»	»	»	348
»	»	»	305.022	»	»	»	349
»	»	»	305.023	»	»	»	350
»	»	»	305.024	»	»	»	351
»	»	»	305.025	»	»	»	352
»	»	»	305.026	»	»	»	353
»	»	»	305.027	»	»	»	354
»	»	»	305.028	»	»	»	355
»	»	»	305.029	»	»	»	356
»	»	»	305.030	»	»	»	357
»	»	»	305.031	»	»	»	358
»	»	»	305.032	»	»	»	359
»	»	»	305.033	»	»	»	360
»	»	»	305.034	»	»	»	361
»	»	»	305.035	»	»	»	362
»	»	»	305.036	»	»	»	363
»	»	»	305.037	»	»	»	364
»	»	»	305.038	»	»	»	365
»	»	»	305.039	»	»	»	366
»	»	»	305.040	»	»	»	367
»	»	»	305.041	»	»	»	368
»	»	»	305.042	»	»	»	369
Carro scoperto a sponde alte e fisse	»	L	404.344	3	»	H	501
»	»	»	404.345	»	»	»	502
»	»	»	404.346	»	»	»	503

TITOLO DEL VEICOLO	NUOVE MARCHE				VECCHIE MARCHE		
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria	Sigla	Serie	Numero di servizio
Carro scoperto a sponde alte e fisse	F S	L	404.347	3	F S O	II	504
»	»	»	404.348	»	»	»	505
»	»	»	404.349	»	»	»	506
»	»	»	404.350	»	»	»	507
»	»	»	404.351	»	»	»	508
»	»	»	404.352	»	»	»	509
»	»	»	404.353	»		»	510
»	»	»	404.354	»	»	»	511
«	»	»	404.355	»	»	»	512
»	»	»	404.356	»	»	»	513
»	»	»	404.357	»	»	»	514
»	»	»	404.358	»	»	»	515
»	»	»	404.359	»	»	»	516
»	»	»	404.360	»	»	»	517
»	»	»	404.361	»	»	»	518
»	»	»	404.362	»	»	»	519
»	»	»	404.363	»	»	»	520
»	»	»	404.364	»	»	»	521
»	»	»	404.365	»	»	»	522
»	»	»	404.366	»	»	»	524
»	»	»	404.367	»	»	»	525
»	»	»	404.368	»	»	»	526
»	»	»	404.369	»	»	»	527
»	»	»	404.370	»	»	»	529
»	»	»	404.371	»	»	»	530
»	»	»	404.372	»	»	»	531
»	»	»	404.373	»	»	»	532
»	»	»	404.374	»	»	»	533

TITOLO DEL VEICOLO	NUOVE MARCHE				VECCHIE MARCHE		
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria	Sigla	Serie	Numero di servizio
Carro scoperto a sponde alte e fisse	F S	L	404.375	3	F S O	H	535
»	»	»	404.376	»	»	»	536
»	»	»	404.377	»	»	»	537
»	»	»	404.378	»	»	»	538
»	»	»	404.379	»	»	»	539
»	»	»	404.380	»	»	»	540
»	»	»	404.381	»	»	»	541
»	»	»	404.382	»	»	»	542
»	»	»	404.383	»	»	»	543
»	»	»	404.384	»	»	»	544
»	»	»	404.385	»	»	»	545
»	»	»	404.386	»	»	»	546
»	»	»	404.387	»	»	»	547
»	»	»	427.029	»	»	H F	561
»	»	»	427.030	»	»	»	562
»	»	»	427.031	»	»	»	563
»	»	»	427.032	»	»	»	565
»	»	»	427.033	»	»	»	566
»	»	»	427.034	»	»	»	567
»	»	»	427.035	»	»	»	568
»	»	»	427.036	»	»	»	569
»	»	»	427.037	»	»	»	570
»	»	»	427.038	»	»	»	571
»	»	»	427.039	»	»	»	572
»	»	»	427.040	»	»	»	573
»	»	»	427.041	»	»	»	574
»	»	»	427.042	»	»	»	575
»	»	»	427.043	»	»	»	576

TIPO DEL VEICOLO	NUOVE MARCHE				VECCHIE MARCHE		
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria	Sigla	Serie	Numero di servizio
Carro scoperto a sponde alte e fisse	F S	L	427.044	3	F S O	H F	577
»	«	»	427.045	»	»	»	578
»	»	»	427.046	»	»	»	579
»	»	»	427.047	»	»	»	580
»	»	»	427.048	»	»	»	581
»	»	»	427.049	»	»	»	582
Carro scoperto con sponde di testa mobili	»	Pt	600.833	»	»	I	646
»	»	»	600.834	»	»	»	647
»	»	»	600.835	»	»	»	648
»	»	»	600.836	»	»	»	649
»	»	»	600.837	»	»	»	650
Carro scoperto con tutte le sponde mobili	»	P	600.838	»	»	X	701
»	»	»	600.839	»	»	»	702
»	»	»	600.840	»	»	»	703
»	»	»	600.841	»	»	»	710
»	»	»	600.842	»	»	»	721
»	»	»	600.843	»	»	»	722
»	»	»	600.844	»	»	»	723
»	»	»	600.845	»	»	»	724
»	»	»	600.846	»	»	»	725
Carro scoperto con sponde di testa mobili	»	Pt	603.775	»	»	I	601
»	»	»	603.776	»	»	»	602
»	»	»	603.777	»	»	»	603
»	»	»	603.778	»	»	»	604
»	»	»	603.779	»	»	»	605
»	»	»	603.780	»	»	»	606

TITOLO DEL VEICOLO	NUOVE MARCHE				VECCHIE MARCHE		
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria	Sigla	Serie	Numero di servizio
Carro scoperto con sponde di testa mobili	**F S**	**Pt**	**603.781**	**3**	F S O	I	607
»	»	»	**603.782**	»	»	»	608
»	»	»	**603.783**	»	»	»	609
»	»	»	**603.784**	»	»	»	610
»	»	»	**603.785**	»	»	»	611
»	»	»	**603.786**	»	»	»	612
»	»	»	**603.787**	»	»	»	613
»	»	»	**603.788**	»	»	»	614
»	»	»	**603.789**	»	»	»	615
»	»	»	**603.790**	»	»	»	616
»	»	»	**603.791**	»	»	»	617
»	»	»	**603.792**	»	»	»	618
»	»	»	**603.793**	»	»	»	619
»	»	»	**603.794**	»	»	»	620
»	»	»	**603.795**	»	»	»	621
»	»	»	**603.796**	»	»	»	622
»	»	»	**603.797**	»	»	»	623
»	»	»	**603.798**	»	»	»	624
»	»	»	**603.799**	»	»	»	625
»	»	»	**603.900**	»	»	»	626
»	»	»	**603.901**	»	»	»	627
»	»	»	**603.902**	»	»	»	628
»	»	»	**603.903**	»	»	»	629
»	»	»	**603.904**	»	»	»	630
»	»	»	**603.905**	»	»	»	631
»	»	»	**603.906**	»	»	»	632
»	»	»	**603.907**	»	»	»	633
»	»	»	**603.908**	»	»	»	634

TIPO DEL VEICOLO	NUOVE MARCHE				VECCHIE MARCHE		
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria	Sigla	Serie	Numero di servizio
Carro scoperto con sponde di testa mobili	F S	Pt	**603.909**	3	F S O	I	635
»	»	»	**603.910**	»	»	»	636
»	»	»	**603.911**	»	»	»	637
»	»	»	**603.912**	»	»	»	638
»	»	»	**603.913**	»	»	»	639
»	»	»	**603.914**	»	»	»	640
»	»	»	**603.915**	»	»	»	641
»	»	»	**603.916**	»	»	»	642
»	»	»	**603.917**	»	»	»	643
»	»	»	**603.918**	»	»	»	644
»	»	»	**603.919**	»	»	»	645
Carro scoperto con tutte le sponde mobili	»	P	**603.920**	»	»	X	704
»	»	»	**603.921**	»	»	»	705
»	»	»	**603.922**	»	»	»	706
»	»	»	**603.923**	»	»	»	707
»	»	»	**603.924**	»	»	»	708
»	»	»	**603.925**	»	»	»	709
»	»	»	**603.926**	»	»	»	711
»	»	»	**603.927**	»	»	»	712
»	»	»	**603.928**	»	»	»	713
»	»	»	**603.929**	»	»	»	714
»	»	»	**603.930**	»	»	»	715
»	»	»	**603.931**	»	»	»	716
»	»	»	**603.932**	»	»	»	717
»	»	»	**603.933**	»	»	»	718
»	»	»	**603.934**	»	»	»	719
»	»	»	**603.935**	»	»	»	720

TIPO DEL VEICOLO	NUOVE MARCHE				VECCHIE MARCHE		
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria	Sigla	Serie	Numero di servizio
Carro scoperto con bilico e tutte le sponde mobili	F S	Q	701.771	3	F S O	X	751
»	»	»	701.772	»	»	»	752
»	»	»	701.773	»	»	»	753
»	»	»	701.774	»	»	»	754

Nuova classificazione e numerazione dei veicoli riscattati dalla ex Ferrovia Sicula Occidentale, disposti secondo l'ordine crescente dei vecchi numeri di servizio.

TIPO DEL VEICOLO	VECCHIE MARCHE			NUOVE MARCHE			
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria
Carrozza Salone	F S O	R	—	F S	S	212	3
»	»	P	—	»	»	213	»
»	»	A s	2	»	»	214	»
Carrozza di I classe	»	A	14	»	A T C	19.665	»
»	»	»	15	»	»	19.666	»
Carrozza mista di I e II classe	»	A B	31	»	A B T	59.625	»
»	»	»	32	»	»	59.626	»
»	»	»	33	»	»	59.637	»
»	»	»	34	»	»	59.627	»
»	»	»	35	»	»	59.628	»
»	»	»	36	»	»	59.629	»
»	»	»	37	»	»	59.638	»
»	»	»	38	»	»	59.630	»
»	»	»	39	»	»	59.639	»
»	»	»	40	»	»	59.631	»
»	»	»	41	»	»	59.640	»
»	»	»	42	»	»	59.641	»
»	»	»	43	»	»	59.632	»
»	»	»	44	»	»	59.633	»
»	»	»	45	»	»	59.634	»
»	»	»	46	»	»	59.635	»
»	»	»	47	»	»	59.642	»
»	»	»	48	»	»	59.643	»
»	»	»	49	»	»	59.708	»
»	»	»	50	»	»	59.636	»
»	»	»	51	»	»	59.709	»
»	»	»	52	»	»	59.710	»
	»	»	61	»	»	59.644	»

TIPO DEL VEICOLO	VECCHIE MARCHE			NUOVE MARCHE			
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria
Carrozza mista di I e II classe	F S O	A B	62	F S	A B T	**59.711**	**3**
»	»	»	63	»	ABTC	**59.645**	»
»	»	»	64	»	A B T	**59.646**	»
»	»	»	65	»	ABTC	**59.647**	»
»	»	»	66	»	»	**59.648**	»
»	»	»	67	»	»	**59.649**	»
»	»	»	68	»	»	**59.650**	»
»	»	»	69	»	»	**59.651**	»
Carrozza di II classe	»	B	81	»	B T C	**29.694**	»
Carrozza di III classe	»	C	101	»	C T	**39.000**	»
»	»	»	102	»	»	**39.001**	»
»	»	»	104	»	»	**39.002**	»
»	»	»	105	»	»	**39.003**	»
«	»	»	106	»	»	**39.004**	»
»	»	»	107	»	»	**39.005**	»
»	»	»	108	»	»	**39.006**	»
»	»	»	109	»	»	**39.007**	»
»	»	»	110	»	»	**39.008**	»
»	»	»	111	»	»	**39.009**	»
»	»	»	112	»	»	**39.010**	»
»	»	»	113	»	»	**38.340**	»
»	»	»	114	»	»	**39.011**	»
»	»	»	115	»	»	**38.341**	»
»	»	»	116	»	»	**39.012**	»
»	»	»	117	»	»	**39.013**	»
»	»	»	118	»	»	**39.014**	»
»	»	»	119	»	»	**39.015**	»
»	»	»	120	»	»	**39.016**	»

TIPO DEL VEICOLO	VECCHIE MARCHE			NUOVE MARCHE			
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria
Carrozza di III classe	F S O	C	121	F S	C T	**39.017**	3
»	»	»	122	»	»	**38.342**	»
»	»	»	123	»	»	**38.343**	»
»	»	»	124	»	»	**39.018**	»
»	»	»	125	»	»	**39.019**	»
»	»	»	126	»	»	**39.020**	»
»	»	»	127	»	»	**38.344**	»
»	»	»	128	»	»	**38.345**	»
»	»	»	129	»	»	**38.346**	»
»	»	»	131	»	»	**39.021**	»
»	»	»	132	»	»	**39.022**	»
»	»	»	133	»	»	**39.023**	»
»	»	»	134	»	»	**39.024**	»
»	»	»	135	»	»	**39.025**	»
»	»	»	136	»	»	**39.026**	»
»	»	»	137	»	»	**39.027**	»
»	»	»	138	»	»	**39.028**	»
Bagagliaio-posta	»	D F	201	»	DUT C	**94.887**	»
»	»	»	202	»	»	**94.888**	»
»	»	»	203	»	DUT	**94.889**	»
»	»	»	204	»	DUT C	**94.890**	»
»	»	»	205	»	DUT	**94.891**	»
Bagagliaio comune	»	»	206	»	D T	**84.412**	»
Bagagliaio-posta	»	»	207	»	DUT	**94.892**	»
Bagaliaio comune	»	»	208	»	D T	**84.413**	»
Bagagliaio-posta	»	»	209	»	DUT	**94.893**	»
»	»	»	210	»	DUT C	**94.894**	»
»	»	»	211	»	DUT	**94.895**	»

TIPO DEL VEICOLO	VECCHIE MARCHE			NUOVE MARCHE			
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria
Bagagliaio-posta	F S O	D F	212	**F S**	**D U T**	**94.896**	**3**
»	»	»	213	»	»	**94.897**	«
»	»	»	214	»	»	**94.898**	»
»	»	»	215	»	»	**94.899**	»
Carro coperto per trasporto merci	»	D B	251	»	**H**	**304.939**	**4**
»	»	»	252	»	»	**304.940**	»
»	»	»	253	»	»	**304.941**	»
»	»	F	301	»	»	**304.874**	»
»	»	»	302	»	»	**304.875**	»
»	»	»	303	»	»	**304.876**	»
»	»	»	304	»	»	**304.877**	»
»	»	»	305	»	»	**304.878**	»
»	»	»	306	»	»	**304.879**	»
»	»	»	307	»	»	**304.880**	»
»	»	»	308	»	»	**304.881**	»
»	»	»	309	»	»	**304.882**	»
»	»	»	310	»	»	**304.883**	»
»	«	»	311	»	»	**304.884**	»
»	»	»	312	»	»	**304.885**	»
»	»	»	313	»	»	**304.886**	»
»	»	»	314	»	»	**304.887**	»
»	»	»	315	»	»	**304.888**	»
»	»	»	316	»	»	**304.889**	»
»	»	»	317	»	»	**304.890**	»
»	»	»	318	»	»	**304.891**	»
»	»	»	319	»	»	**304.892**	»
»	»	»	320	»	»	**304.893**	»
»	»	»	321	»	»	**304.894**	»

TIPO DEL VEICOLO	VECCHIE MARCHE			NUOVE MARCHE			
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria
Carro coperto per trasporto merci	F S O	F	322	F S	H	304.895	4
»	»	»	323	»	»	304.896	»
»	»	»	324	»	»	304.897	»
»	»	»	325	»	»	304.898	»
»	»	»	326	»	»	304.899	»
»	»	»	327	»	»	305.000	»
»	»	»	328	»	»	305.001	»
»	»	»	329	»	»	305.002	»
»	»	»	330	»	»	305.003	»
»	»	»	331	»	»	305.004	»
»	»	»	332	»	»	305.005	»
»	»	»	333	»	»	305.006	»
»	»	»	334	»	»	305.007	»
»	»	»	335	»	»	305.008	»
»	»	»	336	»	»	305.009	»
»	»	»	337	»	»	305.010	»
»	»	»	338	»	»	305.011	»
»	»	»	339	»	»	305.012	»
»	»	»	340	»	»	305.013	»
»	»	»	341	»	»	305.014	»
»	»	»	342	»	»	305.015	»
»	»	»	343	»	»	305.016	»
»	»	»	344	»	»	305.017	»
»	»	»	345	»	»	305.018	»
»	»	»	346	»	»	305.019	»
»	»	»	347	»	»	305.020	»
»	»	»	348	»	»	305.021	»
»	»	»	349	»	»	305.022	»

TIPO DEL VEICOLO	VECCHIE MARCHE			NUOVE MARCHE			
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria
Carro coperto per trasporto merci	F S O	F	350	F S	H	305.023	4
»	»	»	351	»	»	305.024	»
»	»	»	352	»	»	305.025	»
»	»	»	353	»	»	305.026	»
»	»	»	354	»	»	305.027	»
»	»	»	355	»	»	305.028	»
»	»	»	356	»	»	305.029	»
»	»	»	357	»	»	305.030	»
»	»	»	358	»	»	305.031	»
»	»	»	359	»	»	305.032	»
»	»	»	360	»	»	305.033	»
»	»	»	361	»	»	305.034	»
»	»	»	362	»	»	305.035	»
»	»	»	363	»	»	305.036	»
»	»	»	364	»	»	305.037	»
»	»	»	365	»	»	305.038	»
»	»	»	366	»	»	305.039	»
»	»	»	367	»	»	305.040	»
»	»	»	368	»	»	305.041	»
»	»	»	369	»	»	305.042	»
Carro coperto per trasporto merci e bestiame.	»	G G	401	»	G	209.292	»
»	»	»	402	»	»	209.293	»
»	»	»	403	»	»	209.294	»
»	»	»	404	»	»	209.295	»
»	»	»	405	»	»	209.296	»
»	»	»	406	»	»	209.297	»
»	»	»	407	»	»	209.298	»
»	»	»	408	»	»	209.299	»

TIPO DEL VEICOLO	VECCHIE MARCHE			NUOVE MARCHE			
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria
Carro scoperto per trasporto merci e bestiame	F.S O	G G	409	F S	G	209.400	4
»	»	»	410	»	»	209.401	»
»	»	»	411	»	»	209.402	»
»	»	»	412	»	»	209.403	»
»	»	»	413	»	»	209.404	»
»	»	»	414	»	»	209.405	»
»	»	G N	416	»	»	209.406	3
»	»	»	417	»	»	209.407	»
»	»	»	418	»	»	209.408	»
»	»	»	419	»	»	209.409	»
»	»	»	420	»	»	209.410	»
»	»	»	421	»	»	209.411	»
»	»	»	422	»	»	209.412	»
»	»	»	423	»	»	209.413	»
»	»	»	424	»	»	209.414	»
»	»	»	425	»	»	209.415	»
»	»	»	426	»	»	209.416	»
»	»	»	427	»	»	209.417	»
»	»	»	429	»	»	209.418	»
»	»	GF	451	»	»	209.273	»
»	»	»	452	»	»	209.274	»
»	»	»	453	»	»	209.275	»
»	»	»	454	»	»	209.276	»
»	»	»	455	»	»	209.277	»
»	»	»	456	»	»	209.278	»
»	»	»	457	»	»	209.279	»
»	»	»	458	»	»	209.280	»
»	»	»	459	»	»	209.281	»

TIPO DEL VEICOLO	VECCHIE MARCHE			NUOVE MARCHE			
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria
Carro coperto per trasporto merci e bestiame	F S O	G F	460	F S	G	209.282	3
»	»	»	461	»	»	209.283	»
»	»	»	462	»	»	209.284	»
»	»	»	463	»	»	209.285	»
»	»	»	464	»	»	209.286	»
»	»	»	466	»	»	209.287	»
»	»	»	467	»	»	209.288	»
»	»	»	468	»	»	209.289	»
»	»	»	469	»	»	209.290	»
»	»	»	470	»	»	209.291	»
Carro scoperto a sponde alte e fisse	»	H	501	»	L	404.344	»
»	»	»	502	»	»	404.345	»
»	»	»	503	»	»	404.346	»
»	»	»	504	»	»	404.347	»
»	»	»	505	»	»	404.348	»
»	»	»	506	»	»	404.349	»
»	»	»	507	»	»	404.350	»
»	»	»	508	»	»	404.351	»
»	»	»	509	»	»	404.352	»
»	»	»	510	»	»	404.353	»
»	»	»	511	»	»	404.354	»
»	»	»	512	»	»	404.355	»
»	»	»	513	»	»	404.356	»
»	»	»	514	»	»	404.357	»
»	»	»	515	»	»	404.358	»
»	»	»	516	»	»	404.359	»
»	»	»	517	»	»	404.360	»
»	»	»	518	»	»	404.361	»

TIPO DEL VEICOLO	VECCHIE MARCHE			NUOVE MARCHE			
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria
Carro scoperto a sponde alte e fisse	F S O	H	519	F S	L	404.362	3
»	»	»	520	»	»	404.363	»
»	»	»	521	»	»	404.364	»
»	»	»	522	»	»	404.365	»
»	»	»	524	»	»	404.366	»
»	»	»	525	»	»	404.367	»
»	»	»	526	»	»	404.368	»
»	»	»	527	»	»	404.369	»
»	»	»	529	»	»	404.370	»
»	»	»	530	»	»	404.371	»
»	»	»	531	»	»	404.372	»
»	»	»	532	»	»	404.373	»
»	»	»	533	»	»	404.374	»
»	»	»	535	»	»	404.375	»
»	»	»	536	»	»	404.376	»
»	»	»	537	»	»	404.377	»
»	»	»	538	»	»	404.378	»
»	«	»	539	»	»	404.379	»
»	»	»	540	»	»	404.380	»
»	»	»	541	»	»	404.381	»
»	»	»	542	»	»	404.382	»
»	»	»	543	»	»	404.383	»
»	»	»	544	»	»	404.384	»
»	»	»	545	»	»	404.385	»
»	»	»	546	»	»	404.386	»
»	»	»	547	»	»	404.387	»
»	»	H F	561	»	»	427.029	»
»	»	»	562	»	»	427.030	»
»	»	»	563	»	»	427.031	»

TIPO DEL VEICOLO	VECCHIE MARCHE			NUOVE MARCHE			
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria
Carro scoperto a sponde alte e fisse	F S O	H F	565	F S	L	427.032	3
»	»	»	566	»	»	427.033	»
»	»	»	567	»	»	427.034	»
»	»	»	568	»	»	427.035	»
»	»	»	569	»	»	427.036	»
»	»	»	570	»	»	427.037	»
»	»	»	571	»	»	427.038	»
»	»	»	572	»	»	427.039	»
»	»	»	573	»	»	427.040	»
»	»	»	574	»	»	427.041	»
»	»	»	575	»	»	427.042	»
»	»	»	576	»	»	427.043	»
»	»	»	577	»	»	427.044	»
»	»	»	578	»	»	427.045	»
»	»	»	579	»	»	427.046	»
»	»	»	580	»	»	427.047	»
»	»	»	581	»	»	427.048	»
»	»	»	582	»	»	427.049	»
Carro scoperto con sponde di testa mobili	»	I	601	»	Pt	603.775	»
»	»	»	602	»	»	603.776	»
»	»	»	603	»	»	603.777	»
»	»	»	604	»	»	603.778	»
»	»	»	605	»	»	603.779	»
»	»	»	606	»	»	603.780	»
»	»	»	607	»	»	603.781	»
»	»	»	608	»	»	603.782	»
»	»	»	609	»	»	603.783	»
»	»	»	610	»	»	603.784	»

TIPO DEL VEICOLO	VECCHIE MARCHE			NUOVE MARCHE			
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria
Carro scoperto con sponde di testa mobili	F S O	I	611	F S	Pt	603.785	3
»	»	»	612	»	»	603.786	»
»	»	»	613	»	»	603.787	»
»	»	»	614	»	»	603.788	»
»	»	»	615	»	»	603.789	»
»	»	»	616	»	»	603.790	»
»	»	»	617	»	»	603.791	»
»	»	»	618	»	»	603.792	»
»	»	»	619	»	»	603.793	»
»	»	»	620	»	»	603.794	»
»	»	»	621	»	»	603.795	»
»	»	»	622	»	»	603.796	»
»	»	»	623	»	»	603.797	»
»	»	»	624	»	»	603.798	»
»	»	»	625	»	»	603.799	»
»	»	»	626	»	»	603.900	»
»	»	»	627	»	»	603.901	»
»	»	»	628	»	»	603.902	»
»	»	»	629	»	»	603.903	»
»	»	»	630	»	»	603.904	»
»	»	»	631	»	»	603.905	»
»	»	»	632	»	»	603.906	»
»	»	»	633	»	»	603.907	»
»	»	»	634	»	»	603.908	»
»	»	»	635	»	»	603.909	»
»	»	»	636	»	»	603.910	»
»	»	»	637	»	»	603.911	»
»	»	»	638	»	»	603.912	»

TIPO DEL VEICOLO	VECCHIE MARCHE			NUOVE MARCHE			
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria
Carro scoperto con sponde di testa mobili	F S O	I	639	F S	P t	603.913	3
»	»	»	640	»	»	603.914	»
»	»	»	641	»	»	603.915	»
»	»	»	642	»	»	603.916	»
»	»	»	643	»	»	603.917	»
»	»	»	644	»	»	603.918	»
»	»	»	645	»	»	603.919	»
»	»	»	646	»	»	600.833	»
»	»	»	647	»	»	600.834	»
»	»	»	648	»	»	600.835	»
»	»	»	649	»	»	600.836	»
»	»	»	650	»	»	600.837	»
Carro scoperto con tutte le sponde mobili	»	X	701	»	P	600.838	»
»	»	»	702	»	»	600.839	»
»	»	»	703	»	»	600.840	»
»	»	»	704	»	»	603.920	»
»	»	»	705	»	»	603.921	»
»	»	»	706	»	»	603.922	»
»	»	»	707	»	»	603.923	»
»	»	»	708	»	»	603.924	»
»	»	»	709	»	»	603.925	»
»	»	»	710	»	»	600.841	»
»	»	»	711	»	»	603.926	»
»	»	»	712	»	»	603.927	»
»	»	»	713	»	»	603.928	»
»	»	»	714	»	»	603.929	»
»	»	»	715	»	»	603.930	»
»	»	»	716	»	»	603.931	»

TIPO DEL VEICOLO	VECCHIE MARCHE			NUOVE MARCHE			
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria
Carro scoperto con tutte le sponde mobili	F S O	X	717	F S	P	603.932	3
»	»	»	718	»	»	603 933	»
»	»	»	719	»	»	603.934	»
»	»	»	720	»	»	603.935	»
»	»	»	721	»	»	600.842	»
»	»	»	722	»	»	600.843	»
»	»	»	723	»	»	600.844	»
»	»	»	724	»	»	600.845	»
»	»	»	725	»	»	600.846	»
Carro scoperto con bilico e tutte le sponde mobili	»	X B	751	»	Q	701.771	»
»	»	»	752	»	»	701.772	»
»	»	»	753	»	»	701.773	»
»	»	»	754	»	»	701.774	»
Carro coperto per trasporto merci, adibito a carro soccorso	»	F S	801	»	Hs	304.871	4
»	»	»	802	»	»	304.872	»
»	»	»	803	»	»	304.873	»
Carro coperto per trasporto merci e bestiame	»	T	902	»	G	205.557	»
»	»	»	903	»	»	205.558	»
»	»	»	904	»	»	205.559	»
»	»	»	905	»	»	205.560	»
»	»	»	906	»	»	205.561	»
»	»	»	907	»	»	205.562	»
»	»	»	909	»	»	205.563	»
»	»	»	910	»	»	205.564	»
»	»	»	911	»	»	205.565	»
»	»	»	912	»	»	205.566	»
»	»	»	913	»	»	205.567	»
»	»	»	914	»	»	205.568	»

Errata-Corrige.

Ordine Generale N. 17-1908 – (*Bollettino* N. 37-1908). A pag. 840, art 20, linea 4ª, invece di: « l'art. *14* », leggasi « l'art. *17* ».

Bollettino N. 52-1908. A pag. 313 della Parte I, invece di: « *R. Decreto* », leggasi: « *Decreto Ministeriale* ». Eguale correzione dovrà apportarsi nell'indice.

Ordine di Servizio N. 356-1908 – (*Bollettino* 49-1908). A pag. 1209, 1ª linea, invece di: « *a pag. 50* », leggasi: « *a pag. 50 e 228* ».

A pag. 1209, 3ª linea, invece di: « *a pag 70* », leggasi: « *a pag. 70 e 231* ».

A pag 1209, 6ª linea, invece di: « *a pag. 124 (tabella 32) e 228* » leggasi: « *a pag. 124* (*tabella 32*) ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO II - 1909

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. **4,00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . . . „ **8,00**

ANNO II - N. 2

14 GENNAIO 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE.

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata:*

Roma, gennaio 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Errata-Corrige

Ordine di Servizio N. 372-1908 (*Boll.* 52). — Nell'allegato *A* annullare l'indicazione della stazione di Resana, non essendo la medesima abilitata al Servizio della Grande Velocità.

Ordine di Servizio N. 6-1909 (*Boll.* N. 1-1909) — Al punto 3, primo capoverso, invece di: « *l'applicazione dell'articolo 19, N. 31* », leggasi: « *l'applicazione degli articoli 19 n. 3 e 20 n. 34* ».

LEGGE n. 718 *del 20 dicembre 1908 relativa alla Convenzione addizionale conclusa fra l'Italia ed altri Stati a Berna, pel trasporto internazionale delle merci in ferrovia* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

Piena ed intera esecuzione è data alle disposizioni della Convenzione addizionale alla Convenzione internazionale del 14 ottobre 1890 pel trasporto delle merci in ferrovia stipulata a Berna il 19 settembre 1906 fra l'Italia, l'Austria-Ungheria, il Belgio, la Danimarca, la Francia, la Germania, il Lussemburgo, i Paesi Bassi, la Romania, la Russia e la Svizzera (2).

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 20 dicembre 1908.

VITTORIO EMANUELE

TITTONI.
BERTOLINI.
F. COCCO-ORTU.
ORLANDO.
LACAVA.

Visto, *Il guardasigilli:* ORLANDO.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale del Regno* n. 304, del 30 dicembre 1908.

(2) La convenzione è stata pubblicata tradotta in italiano, in volume separato dal titolo « *Servizi Internazionali – Parte IA delle tariffe dirette – Disposizioni Regolamentari, ecc.* », che verrà distribuito al personale interessato, a cura del Servizio VIII.

Ordine di Servizio N. 13. (Servizio VIII)

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Tariffa locale N. 235 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 382-1908).

Col 15 gennaio 1909 la tariffa locale N. 235 P. V., sarà estesa ai trasporti di *acido cloridrico ed acido solforico* in partenza della stazione di *S. Giorgio di Piano.*

Per conseguenza, nella intestazione della detta locale dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l' indicazione della nominata stazione.

Ordine di Servizio N. 14. (Servizio VI).

Norme per la gestione vestiario.

L'Ordine di Servizio N. 33-1907 circa la gestione del vestiario uniforme viene modificato come appresso:

1° le richieste *B*-81 del vestiario uniforme, debitamente vistate dall'Ufficio superiore presso cui è la posizione contabile dell'agente, saranno con sollecitudine inviate con accompagnatoria *F*-115 al sarto del riparto pel *tramite* del Magazzino vestiario od Ufficio staccato di gestione vestiario, che con esso ha rapporti, e cioè i Magazzini Approvigionamenti di Torino (via Nizza), di Firenze, Ancona, Roma T., Napoli (via Garibaldi) e Palermo, Depositi Combustibili di Foligno e Bari.

2° Detti Magazzini ed Uffici staccati cureranno di apporre sulle richieste *B*-81 le date di effettivo invio al sarto e di restituzione delle richieste stesse e quelle di effettiva consegna delle stoffe e consegna del vestiario confezionato.

Faranno inoltre le prenotazioni richieste dal mod. *F*-122bis, apponendo in testa del tagliando 3 delle richieste il numero progressivo di registrazione sul modulo stesso.

3° Le richieste *B*-81 pei berretti seguiteranno ad essere inviate al Magazzino Approvigionamenti di Torino (via Nizza)

pei Compartimenti di Torino, Milano e Venezia, ed a quello di Firenze per gli altri Compartimenti.

4° Le comunicazioni di annullamento di richieste (se in tempo utile), di traslochi, ecc., nonchè i reclami per tardata somministrazione del vestiario, dovranno rivolgersi ai suddetti Magazzini ed Uffici staccati di gestione vestiario a mezzo dell'Ufficio Superiore che fece l'invio della richiesta e citando la data dell'accompagnatoria *F*-115.

5° Nei colli contenenti vestiario o berretti tanto se spediti dai Magazzini che da altri Uffici o Stazioni devono sempre essere inclusi i relativi tagliandi 3 delle richieste *B*-81.

Avvenendo che debbasi restituire ai Magazzini od agli Uffici staccati di gestione vestiario uno dei suddetti colli, si dovrà sui relativi tagliandi 3 sempre indicare gli eventuali difetti da correggere o qualsiasi altro motivo della rispedizione.

Ordine di Servizio N. 15. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Tariffa locale N. 601 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 288-1908).

Col 15 gennaio 1909 la tariffa locale N. 601 P. V. sarà estesa ai trasporti di *vetrerie di fabbricazione nazionale* in partenza dalla stazione di *Padova*.

Per conseguenza, nella intestazione della detta locale dovrà aggiungersi, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Ordine di Servizio N. 16. (Servizio VIII).

Biglietti speciali di abbonamento per impiegati ferroviari e famiglie

(Vedi Ordine di Servizio N. 61-1907).

A parziale modificazione delle disposizioni impartite con l'Ordine di Servizio N. 61-1907 circa i biglietti speciali d'abbonamento per impiegati ferroviari e famiglie, si avverte che, d'ora innanzi, l'agente che intende chiedere uno di tali biglietti

deve preventivamente versare alla stazione, nella quale desidera ritirarlo, l'importo del diritto fisso (L. 1.00) e allegare poi alla domanda dell'abbonamento la ricevuta Mod. *I*-304 che per l'importo stesso sarà rilasciata dalla stazione.

In dipendenza di ciò, il terz'ultimo capoverso del sovracitato Ordine di Servizio N. 61-1907 resta modificato come segue:

« Il diritto fisso di L. 1 per biglietto deve essere preventivamente versato alla stazione nella quale l'impiegato intende ritirare l'abbonamento.

La stazione medesima ne rilascerà ricevuta sul Mod. *I*-304, che sarà da allegarsi alla domanda del biglietto di cui è cenno al punto 4 delle condizioni per l'applicazione della tariffa.

Il detto diritto fisso è dovuto all'Amministrazione anche nel caso in cui l'Agente, dopo di aver chiesto e fatto emettere il biglietto, non lo ritiri e rinunci all'abbonamento.

Trascorsi 10 giorni dalla decorrenza della validità del biglietto senza che l'interessato si sia presentato a ritirarlo, la stazione lo invierà con apposito rapporto alla competente Divisione Controllo Prodotti ».

Ordine di servizio N. 17. (SERVIZIO VIII).

(Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 9 ed al personale delle gestioni)

Trasporti di pellicole per cinematografi con i treni diretti ed accelerati.

(Vedi Circolare N. 258-1908)

Dal giorno 16 gennaio 1909 le pellicole per cinematografi verranno ammesse al trasporto coi treni diretti ed accelerati, giusta le norme e condizioni della categoria 10ª dell'allegato 9 alle tariffe.

In conseguenza di ciò, nel comma *b*) della condizione 6ª della tariffa speciale **N. 1 G. V.** e nell'avvertenza *e*) della tariffa speciale N. 2 G. V. devesi aggiungere, alla sede opportuna, la voce « Pellicole per cinematografi ».

Ordine di Servizio N. 18. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Servizio cumulativo con la Ferrovia Elettrica di Valle Brembana.

(Vedi Ordine di Servizio N. 115-1907, 134-1907 e 59-1908).

D'accordo con la Società per la Ferrovia Elettrica di Valle Brembana, a datare dal 15 gennaio 1909, viene attivata la corrispondenza viaggiatori e bagagli da Villa d'Almé per Milano, Lecco, Brescia e viceversa.

Nell'unito prospetto s'indicano i prezzi dei biglietti istituiti tanto di corsa semplice che di andata e ritorno e la relativa ripartizione, nonchè le quote dei bagagli, corrispondenti al tratto Bergamo-Villa d'Almé (Km. 12) della Ferrovia Elettrica suddetta, affinchè sia praticata la necessaria aggiunta nell'Ordine di Servizio N. 115-1907.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

PROSPETTO indicante i prezzi dei biglietti di corsa semplice e di andata-ritorno in servizio cumulativo con la Ferrovia Elettrica di Valle Brembana da e per la nuova corrispondenza di Villa d' Alme'.

DALLE seguenti stazioni a Villa d' Almè e viceversa	Via	Repartizione	CORSA SEMPLICE						Andata-ritorno		
			Treni diretti			Treni omnibus					
			1ª cl. F. S. 1ª classe F. V. B.	2ª cl. F. S. 1ª classe F. V. B.	3ª cl. F. S. 2ª classe F. V. B.	1ª cl. F. S. 1ª classe F. V. B.	2ª cl. F. S. 1ª classe F. V. B.	3ª cl. F. S. 2ª classe F. V. B.	1ª cl. F. S. 1ª classe F. V. B.	2ª cl. F. S. 1ª classe F. V. B.	3ª cl. F. S. 2ª classe F. V. B.
Milano Centr.	Usmate o Treviglio Bergamo	Ferrovie Stato	6.25	4.35	2.85	5.95	4.15	2.70	9.00	6.30	4.10
		Ferrovia Valle Brembana	0.95	0.95	0.65	0.95	0.95	0.65	1.55	1.55	1.05
		Totale	7.20	5.30	3.50	6.90	5.10	3.35	10.55	7.85	5.15
		»	..	..	..	3.85	2.70	1.75	5.75	4.05	2.60
		»	..	..	..	0.95	0.95	0.65	1.55	1.55	1.05
Lecco	Bergamo	»	..	..	..	4.80	3.65	2.40	7.30	5.60	3.65
		»	6.05	4.25	..	5.80	4.10	2.65	8 75	6.15	3.90
		»	0.95	0.95	..	0.95	0.95	0.65	1.55	1.55	1.05
Brescia	Rovato-Bergamo	»	7.00	5.20	..	6.75	5.05	3.30	10.30	7.70	4.95

N. B. — Ai prezzi suindicati deve essere aggiunta la tassa di bollo di centesimi cinque.

Quote pel trasporto dei bagagli dal transito di Bergamo a Villa d'Almè.

Tasse per chilogrammi										Oltre 100 Kg. Prezzo per tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg.
10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	
0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	5.424

Oltre la soprattassa di trasbordo di L. 0.10 per collo, col minimo di L. 0.30 per spedizione.

Ditta	MARCHE						CAPACITA'	
	Vecchia			Nuova			per ogni botte	
	Sigla	Serie	Numero	Sigla	Serie	Numero	1 botte	2a botte
Brambilla Felice di Gorla Primo	FS	P	650002	F S	Mv	650002	4120	5530
Bertacchi Silvio di Bergamo .	»	»	650878	»	»	650878	4920	4940
Bignoli Enrico di Galliate . .	SFM	V	69369	»	»	651543	3290	3340
Corti Fratelli di Balerna. . .	FS	P	652398	»	»	652398	7110	6920
	»	»	651114	»	»	651114	7370	7490
	»	»	650719	»	»	650719	7530	7490
Caputo Francesco di Campi Sal.	»	»	651045	»	»	651045	5710	3750
Cosma Vincenzo di Squinzano	RA	V	69450	»	»	650050	5710	5690
Dondena fu A. di Milano . .	FS	P	622503	»	»	622503	5230	5250
Figini Evangelista F.lli di Lecco	»	»	650957	»	»	650957	7860	7970
Frassoni fu Bernardo G.A. F.lli Bergamo	»	»	650062	»	»	650062	5070	5150
Gagliardi Paolo e Figlio di Lugo	»	»	650470	»	»	650470	4640	5020
	»	»	650923	»	»	650923	4600	4680
	»	»	652167	»	»	652167	4760	4600
	RA	V	69330	»	»	651504	4560	4730
Lembo Luigi e Nicola di Canosa	FS	P	650573	»	»	650573	7600	6780
	»	»	650264	»	»	650264	7630	7770
	»	»	650708	»	»	650708	7850	7210
Lualdi Fratelli di Marcallo . .	»	»	652196	»	»	652196	5730	5760
Orsi Antonio di Milano . . .	»	»	651710	»	»	651710	5240	5210
Pazzini P. e C. F.lli di Lecco.	»	»	650954	»	»	650954	7940	7620
	»	»	650247	»	»	650247	7740	7760
Perego e Ausenda di Treviglio	»	»	650288	»	»	650288	5160	5050
	»	»	650636	»	»	650636	5120	5130
	»	»	650045	»	»	650045	6960	6500
	»	»	651998	»	»	651998	5090	5170
	»	»	652194	»	»	652194	5320	5250
	RM	Ntf	89556	»	»	650721	6720	6800
Valsangiacomo fu Vittore e F.lli di Chiasso	FS	P	651597	»	»	651597	5170	5860
	»		651106	»	»	651106	7560	7460
	»		650801	»	»	650801	4620	4860
	»		650650	»	»	650650	4830	4880
	»		651007	»	»	651007	4770	4860
Valli Federico e Figlio di Lugo	»		650896	»	»	650896	7660	7750
	»		651313	»	»	651313	7900	7750

…TRI		Peso minimo tassabile in Kg		Portata tonnellate		TARA IN CHILOGRAMMI		Stazione di deposito
	Totale	per il vino	per uva pigiata e mosto	Vecchia	Nuova	Vecchia	Nuova	
—	10250	9900	9400	18	10.3	8640	10680	Sesto S. Giovanni
4800	14660	14210	13440	18	14.7	9350	12000	Bergamo
3240	9870	9570	9050	18	9.9	10430	10140	Foggia
—	14030	13609	12823	18	14	8350	10580	Balerna
—	14860	14400	13630	18	15	10860	10720	Maglie
—	15020	14550	13770	18	15	7270	9620	»
5760	15220	14770	13960	18	15	9360	12220	Campi Salentino
5590	16990	16480	15580	18	17	8930	12260	Foggia
—	10480	10170	9610	12	10.5	6140	8140	Abbiategrasso
—	15830	15350	14520	18	16	—	10280	Lecco
5190	15410	14930	14190	18	15.4	8960	11700	Bergamo
4460	14120	13700	12950	18	14.1	8930	11660	Lugo
4340	13620	13210	12490	18	13.6	8200	11460	»
4640	14000	13520	12840	18	14	8460	10780	»
4790	14080	13660	12910	18	14.1	8320	10900	»
—	14380	13550	13190	18	14	10770	9700	Canosa
—	15400	14950	14120	18	15	9450	11500	»
—	15060	14610	13810	18	15	7330	9430	»
—	11490	11140	10540	18	11.5	8350	10540	Barletta
5260	15650	15150	14305	18	16	8450	11560	Brindisi
—	15560	15500	14270	18	16	8100	10970	Lecco
—	15500	15040	14210	18	15	8840	11800	»
5050	15290	14830	14020	18	15	9620	12140	Barletta
5220	15470	15010	14190	18	15	9100	11620	»
—	13460	13060	12340	18	13	8840	11080	»
5360	15620	15150	14320	18	16	8370	11140	»
5480	16250	15760	14900	18	16	8650	11500	»
—	13520	13110	12400	18	14	7750	9540	»
5150	16180	15690	14840	18	16	8150	11200	»
—	15020	14560	13780	18	15	8270	10760	Maglie
4820	14300	13870	13120	18	14	9230	11330	»
4790	14500	14060	13300	18	15	9170	11030	»
4820	14460	14010	13260	18	14	9450	11300	»
—	15410	14950	14130	18	15.4	9230	12350	Lugo
—	15650	15180	14350	18	15.7	8240	11180	»

Ordine di Servizio N. 2.V (SERVIZI VII E VIII).

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni

Trasporti per soccorsi ai danneggiati dal terremoto della Sicilia e della Calabria.

A complemento e conferma delle disposizioni già impartite in via d'urgenza ed allo scopo di disciplinare e rendere spediti, per quanto è possibile, i trasporti dei soccorsi che si dirigono in Sicilia ed in Calabria, si impartiscono le seguenti norme, con invito a tutti gl'interessati di osservarle scrupolosamente.

GRATUITÀ DEI TRASPORTI.

Sino a nuovo ordine dovrà essere mantenuta la gratuità ai trasporti di soccorsi (materiali, medicinali, indumenti, commestibili, ecc.) destinati ai danneggiati dal terremoto della Sicilia e della Calabria e per tali trasporti debbono essere presentate le ordinarie lettere di porto a P. V., accompagnate da apposite richieste dei Prefetti o della Associazione della Croce Rossa, giustificanti la gratuità del trasporto.

Essendo preannunziato l'invio di soccorsi anche dall'estero, le stazioni di confine e quelle poste in località marittime restano autorizzate ad inoltrare senza tasse, per il percorso italiano, i relativi trasporti, quando abbiano avuto luogo anche sul percorso estero in esenzione di tassa (il che risulterà dalle lettere di vettura), oppure vengano ammessi dalla R. Dogana a dazio sospeso, e ciò quand'anche i trasporti stessi, specialmente se provenienti da via di terra, non siano accompagnati dalle richieste Prefettizie o della Croce Rossa.

Questi trasporti potranno essere scortati, eventualmente, da richieste, certificati od attestazioni dei rappresentanti italiani all'estero (Ambasciatori, Ministri, Agenti Consolari), ai quali documenti dovrà darsi lo stesso valore delle richieste dei Prefetti o della Croce Rossa pei trasporti interni.

Per quanto riguarda i dazi che dovrebbero applicarsi agli

oggetti che entrano in Italia, le Agenzie doganali dovranno attenersi alle speciali disposizioni che saranno impartite dai locali Direttori di dogana, restando inteso, che per le spedizioni ammesse all'inoltro senza tasse non dovranno computarsi nemmeno i diritti di commissione e facchinaggio doganale.

Per norma, aggiungesi che le ferrovie Germaniche, Austriache, Federali Svizzere e del Gottardo accordano pure la gratuità pel loro percorso. Le ferrovie del Gottardo però solo ai trasporti provenienti per il transito di Pino anche se l'istradamento normale fosse quello di Chiasso.

Sulle lettere di vettura dovrà risultare che trattasi di doni o soccorsi pei danneggiati e l'indirizzo di Prefetti, od Autorità governative, o dell'Ufficio concentramento soccorsi in Napoli, o dei Capi Compartimenti di Genova oppure Venezia.

Si conferma pure che sono da accordarsi i viaggi gratuiti al personale che recasi a prestare l'opera propria, rilasciando i biglietti Mod. *I*-201 per le località colpite dal terremoto ed anche per Napoli, sempre dietro richiesta dei Prefetti o della Croce Rossa.

Elenchi dei viaggi e dei trasporti gratuiti.

Le stazioni di partenza ed i transiti di confine dovranno compilare, per gestione, appositi elenchi dei viaggi e dei trasporti eseguiti in ogni quindicina senza riscossione di tasse ed inviarli, con separati rapporti, ai competenti Controlli di Firenze e di Torino.

Concentramento ed avviamento dei soccorsi.

Per meglio coordinare e regolare i trasporti dei soccorsi, della cui ripartizione sono state incaricate le Autorità governative, è rimasto convenuto, col Ministero degli Interni, quanto appresso:

1.° Medicinali, indumenti, viveri, tende ed oggetti militari.

I trasporti di questi oggetti, anche in provenienza dall'estero, se destinati in Sicilia, dovranno essere inviati a Napoli, ove ha sede l'Ufficio di concentramento dei soccorsi che fa

capo a quel Prefetto, indicando, per quanto possibile, al detto Ufficio quali debbano essere le destinazioni ulteriori dei trasporti medesimi.

Perciò, qualora gli speditori desiderino indicare essi le località alle quali intendono destinare i soccorsi, le stazioni, nell'accettare le spedizioni relative, si assicureranno che i documenti di trasporto ed i colli portino chiaramente, oltre che la destinazione di Napoli e l'indirizzo di quel Prefetto o dell'Ufficio concentramento soccorsi, anche la seguente aggiunta: « da far proseguire, per disposizioni del Prefetto di Napoli, al « Sig. . . . . in . . . . », invitando i mittenti a completare o ben chiarire le indicazioni deficienti o poco esatte.

Resta inteso però, che dovranno tuttavia accettarsi, sempre se scortati da richieste Prefettizie o della Croce Rossa, anche i trasporti che fossero inviati a Napoli ad indirizzo differente da quello del Prefetto o dell'Ufficio concentramento soccorsi, non essendo escluso che anche da organizzazioni private di soccorso (Croce Rossa specialmente) possono riceversi trasporti del genere, all'infuori dell'azione dell'Ufficio suddetto.

I trasporti in destinazione di località ove sia dato giungere per ferrovia potranno accettarsi od inviarsi ai loro vari indirizzi, senza che occorra la sosta a Napoli per concentramento.

2° MATERIALI DA COSTRUZIONE, DA RICOVERO E DA RIPARO IN GENERE (LEGNAMI, FERRAMENTA, PIETRE, CALCE, CEMENTI, MATTONI, POZZOLANA, CARTONI INCATRAMATI, COPERTONI, LASTRE DI ZINCO, LATERIZI, TUBI DI FERRO, GHISA, PIOMBO, GARBETTE, BARACCHE MONTATE, ecc.).

I trasporti di questi materiali, tanto per la Sicilia quanto per la Calabria, dovranno essere concentrati tutti a Messina ed essere diretti per l'imbarco ai porti di Genova, Venezia e Napoli e precisamente:

a Genova

i trasporti provenienti da stazioni comprese nelle provincie di Alessandria, Como, Cremona, Cuneo, Genova, Massa e Carrara, Milano, Novara, Parma, Pavia, Piacenza, Porto Maurizio, Reggio Emilia e Torino;

a Venezia

i trasporti provenienti da stazioni comprese nelle provincie di Belluno, Bergamo, Bologna, Brescia, Ferrara, Forlì, Mantova, Modena, Padova, Ravenna, Rovigo, Sondrio, Treviso, Udine, Venezia, Verona e Vicenza;

a Napoli

i trasporti provenienti da stazioni comprese nelle provincie di Ancona, Aquila. Arezzo, Ascoli, Avellino, Benevento, Campobasso, Caserta, Chieti, Firenze, Foggia, Grosseto, Livorno, Lucca, Macerata, Napoli, Perugia, Pesaro e Urbino, Pisa, Roma, Salerno, Siena e Teramo.

Le richieste prefettizie, i documenti di trasporto, e fin che è possibile anche i colli, dovranno portare perciò, a seconda delle giurisdizioni suddette, l'indicazione dei porti di appoggio di Genova Molo Vecchio, o Venezia S. Basilio, o Napoli Porta di Massa, e come destinazione definitiva « *Messina* ».

Quali destinatari di tali spedizioni dovranno figurare rispettivamente i Capi dei Compartimenti ferroviari di Genova, Venezia e Napoli, con l'aggiunta: « da inoltrarsi al Sig. Ingegnere Capo del Genio Civile di Messina ».

Ogni qualvolta poi taluno degli speditori intendesse prestabilire per quale particolare località della Sicilia o della Calabria debbano servire i materiali da spedirsi, dovrà similmente esserne fatto cenno nelle richieste prefettizie e nei documenti di trasporto.

I materiali da costruzione che provenissero dall'estero, a cura dei transiti di confine dovranno pure essere appoggiati, seguendo i criteri suesposti, a Genova Molo Vecchio o Venezia S. Basilio, modificando, se occorre, l'indicazione delle stazioni destinatarie sui documenti di trasporto ed indirizzandoli a quei Capi di Compartimento, pel successivo inoltro al prefato Ingegnere Capo del Genio Civile.

TRASPORTI DI OGNI GENERE PROVENIENTI DA PROVINCIE DEL CONTINENTE NON NOMINATE AL PUNTO PRECEDENTE.

I trasporti di qualsivoglia genere, in partenza da stazioni poste nelle provincie continentali non nominate precedentemente, saranno inviati a destinazione facendo loro percorrere la via normale.

Modo d'inoltro dei trasporti a carro completo ed in collettame.

I trasporti di viveri, medicinali, indumenti, tende, oggetti militari, ecc., indicati al punto 1° e che debbono essere diretti a Napoli od a località della Calabria, sulle linee principali specificate nel quadro allegato *A*, viaggeranno coi treni indicati rispettivamente di fianco a ciascuna linea; avvertendo che le spedizioni in provenienza da stazioni della linea Chiasso-Milano-Bologna ed a Nord ed Est della medesima, dovranno seguire la via Ancona-Foggia, anzichè quelle di Bologna-Firenze o di Parma-Sarzana.

I trasporti di materiali da costruzione da riparo e ricovero in genere (legnami, ferramenta, pietre, calce, cementi, mattoni, pozzolana, cartoni incatramati, copertoni, lastre di zinco, laterizi, tubi di ferro, ghisa, piombo, garette, baracche montate ecc.) di cui tratta il punto 2°, diretti per l'imbarco rispettivamente agli scali di Genova Molo Vecchio, Venezia S. Basilio e Napoli Porta di Massa, viaggeranno sulle linee indicate nel prospetto *B* coi treni esposti di fianco a ciascuna linea.

Tutti i predetti trasporti, sulle linee non indicate nei prospetti *A* e *B*, saranno inoltrati coi treni più adatti per raggiungere la più prossima delle linee indicate e trovarvi la coincidenza coi treni stabiliti nei quadri stessi.

La Divisione Movimento e Traffico di Genova provvederà direttamente per disciplinare l'inoltro dei trasporti di cui si tratta allo scalo marittimo d'imbarco in partenza da Novi S. Bovo, da Sampierdarena e da Brignole.

Quella di Venezia farà altrettanto per il percorso Mestre-Venezia Marittima.

Quella di Napoli, previ accordi colla Divisione di Roma, ne regolerà l'inoltro da Roma Tuscolana e da Foggia verso Napoli.

Le Sezioni di Foggia, Bari e Napoli si metteranno d'accordo per disciplinare il viaggio da Napoli, da Foggia e da Bari dei trasporti diretti alle linee Calabresi.

Nuovi itinerari per merci in collettame.

Per l'inoltro delle spedizioni in collettame si istituisce temporaneamente l'itinerario **S. C.**, che servirà promiscuamente

per la raccolta delle merci dirette in Sicilia ed in Calabria e sarà messo in circolazione dalle stazioni di Milano C., Torino P. N., Venezia, Genova P., Firenze S. M. N., Ancona.

Questi carri misti saranno però trattenuti rispettivamente dalle stazioni di Roma Tuscolana e di Foggia, le quali restano incaricate di dividere le merci per la Sicilia da quelle per località della Calabria, formando i seguenti itinerari:

6 bis — con merci destinate a Napoli (imbarco per la Sicilia) od al Comitato Centrale dei soccorsi, sedente a Napoli.

57 bis — con merci destinate a località della Calabria da oltre Metaponto fino Reggio ed oltre.

55 bis — con merci destinate a località della Calabria da oltre Battipaglia fino Reggio ed oltre.

Il normale 6 *bis* sarà messo in partenza anche da Brindisi.

Tutte le stazioni potranno formare supplementari ai predetti itinerari purchè con merci del peso di almeno 30 quintali.

Le squadre fisse cureranno, in precedenza ad ogni altro lavoro di trasbordo, di raggruppare nel minor numero possibile di carri le merci di cui si tratta contenute nei carri che hanno in consegna, in relazione agli itinerari suindicati.

Le stazioni dovranno impiegare, pei trasporti, preferibilmente dei carri Serie *F* muniti di freno Westinghouse, che serviranno poi per il trasporto degli agrumi.

Etichette da applicarsi ai carri, ai colli, ai documenti.

Ai carri contenenti trasporti di soccorso, si applicheranno etichette speciali su carta rossa con la scritta molto appariscente «*pro Calabria e Sicilia*»; sui documenti di trasporto e sui colli, quando trattisi di collettame, si ingommeranno listini, pure in carta rossa, colla stessa indicazione dell'etichetta.

Operazioni di carico e scarico.

Le operazioni di carico e scarico dei carri completi dovranno essere eseguite a cura e spese dei mittenti e dei destinatari.

Quelle di scarico occorrerà che abbiano luogo prontamente per evitare ingombri, e qualora ciò non avvenga, le stazioni,

ove ne abbiano i mezzi, provvederanno alla scarico a spese dei destinatari; diversamente informeranno del ritardo le rispettive Divisioni o Sezioni di Movimento per i provvedimenti necessari.

Informazioni sull'andamento dei trasporti.

Le Divisioni di Movimento e Traffico seguiranno costantemente l'andamento dei trasporti di soccorso pei danneggiati dal terremoto, onde essere sempre in grado di regolarne l'inoltro a seconda delle esigenze di servizio, e più specialmente per poter dare precedenza di viaggio ad una piuttosto che ad un'altra qualità di merce.

I transiti colle ferrovie estere e secondarie italiane allacciate, indicheranno nei rapporti giornalieri quali carri di altre Amministrazioni siano passati sulla Rete dello Stato carichi di merci destinate in soccorso dei danneggiati dal terremoto e che proseguono a destino in esenzione delle tasse di trasporto.

ALLEGATO **A**.

Treni d'inoltro dei trasporti di medicinali, indumenti, viveri, tende ed oggetti militari etc. destinati ai soccorsi pei danneggiati dal terremoto.

Linea	Numero del treno	Linea	Numero del treno
Modane-Torino	5017	Portogruaro-Mestre	6149
Torino-Alessandria-Genova. .	5021-5023	Bologna-Ancona.	6505-6509
Genova-Pisa-Roma	5021-5023	Ancona-Foggia	6505-6509
Domodossola-Novara	5263		
Luino-Novara	5307	Roma-Napoli	6583-6593-6599
Novara-Alessandria	5307-5311	Battipaglia-Taranto	6671
Ventimiglia-Sampierdarena. .	5685-5687	Battipaglia-S. Eufemia . . .	6593
Parma-Sarzana	6067	S Eufemia-Catanzaro. . . .	8211-8209
Ancona-Orte-Roma	6423	Foggia-Napoli	6505-6509
		Foggia-Bari	6535
Lecco-Milano.	5887	Bari-Taranto.	7589
Chiasso-Milano	5863-4411	Taranto-Metaponto	3666 bis
Milano-Bologna	6011-6023	Metaponto-Catanzaro	8255
Bologna-Firenze-Roma . . .	6011-6023	Catanzaro-Reggio	8257
Brescia-Piadena-Parma. . .	5969		
Ala-Verona-Modena	6101-6115		
Venezia-Bologna	6157-6159		
Udine-Treviso-Mestre . . .	6331		

Allegato **13**.

Treni coi quali devono viaggiare sulle linee sottoindicate i trasporti di materiale da costruzione diretti agli Scali marittimi di Genova, Venezia e Napoli per soccorsi ai danneggiati dal terremoto.

GENOVA		VENEZIA		NAPOLI	
Linee	Treni	Linee	Treni	Linee	Treni
Ventimiglia-S. P. Arena	5685-5687	Milano-Mestre	5065-5057	Serravezza-Pisa	5029-5023
Torino - Savona	5163	Bergamo-Brescia	5911	Pisa-Roma Tuscolana	5021-5023
Asti - S. P. Arena	5659	Ala-Verona	6101	Roma Tuscolana-Napoli	6583-6593 6599
Modane-Torino	5017	Modena-Verona	6118-2666/6120	Lucca-Pistoia	6217
Torino-Alessandria	5021-5023	Bologna-Padova	6152-6156	Pistoia-Firenze	6011-6023
Luino-Alessandria	5307	Piadena-Mantova	5983	Firenze-Portonaccio	6011-6023
Novara-Alessandria	5311	Mantova-Monselice	8849	Ancona-Roma	6423
Domodassola-Novara	5623	Rimini-Bologna	6502-6506	Ancona-Foggia-Napoli	6505-6509
Casale-Alessandria	5241	Rimini-Ferrara	6168	Brindisi-Foggia	6538
Alessandria-Novi S. B.	5363	Udine-Mestre	6133-6129	Brindisi-Metaponto	6674
Chiasso-Milano	5863	Casarsa-Mestre	6145-6149	Metaponto-Potenza	6672
Leoco-Milano	5887			Potenza-Salerno	6672
Milano-Voghera	5605-5623			Salerno-Napoli	Provvederà la Divisione del Movim.° e Traffico di Napoli.
Parma-Piacenza	6036				
Piacenza Voghera	5756				
Voghera Novi S. B.	5607-5623 5625				
Massa-Brignole	5022-5024				
Parma-S. Stefano	6067				
S. Stefano-Spezia	6077				

Ordine di Servizio N. 3. (SERVIZIO VII).

Elenco dei carri assegnati temporaneamente a privati, e da questi arredati con botti per trasporti vinicoli.

(Vedi Ordine di Servizio N. 300-1908).

A seguito dell'Ordine di Servizio N. 300-1908, si pubblica l'« *Elenco dei carri assegnati temporaneamente a privati, e da questi arredati con botti per trasporti vinicoli* » con tutte le indicazioni relative ai carri stessi.

Per comodità delle Stazioni e degli Uffici di Controllo, vengono inclusi nel presente Bollettino due esemplari sciolti dell'Elenco predetto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ANNO II - N. 3

21 GENNAIO 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata:*

Roma, gennaio 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Errata-Corrige

alla Circolare N. 244-1908 pubblicata in estratto.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni.

Il nono capoverso della Circolare N. 244-1908 che comincia colle parole « *Inoltre non si tiene conto, ecc. ecc.* » deve essere modificato come segue : « *Inoltre non si tiene conto delle somme depositate a partenza e si riprendono sulle stazioni mittenti somme superiori ai depositi stessi, senza tentare di riscuotere in assegnato le quote in più dovute prima di rilasciare la merce, come prescrive il punto 37 dell'Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero (edizione ottobre 1901)* ».

Regio Decreto *N. 725 del 22 novembre 1908 che approva talune modificazioni da apportarsi al Capo I dell'allegato n. 8 alle tariffe e condizioni pei trasporti* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Ritenuto che per motivi di pubblica utilità, riconosciuti dal Consiglio dei ministri con deliberazione del 27 maggio 1908, il Consorzio autonomo del porto di Genova procedeva al riscatto di tutti gli impianti, calate, aree coperte e scoperte, fabbricati, binari, ecc., già costituenti i Magazzini generali genovesi, e ne cedeva il libero uso e la disponibilità alle Ferrovie dello Stato;

Ritenuto che detti impianti vengono dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato incorporati con quelli ferroviari e specialmente destinati sotto il nome di « Scalo di Genova Molo Vecchio », alle funzioni di scalo per l'esportazione oltre mare;

Ritenuto che sia sotto il punto di vista di una maggiore regolarità del servizio ferroviario, sia sotto quello del più facile e più intenso svolgimento di tutto il traffico portuale, specie di quello di esportazione delle merci tanto italiane che estere in transito, risulti necessario che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato provveda essa stessa all'eseguimento delle operazioni di imbarco alle calate del Molo Vecchio di Genova (ex Magazzini generali) con ben definite tariffe;

Ritenuto pure opportuno che sia estesa alle merci destinate all'imbarco in arrivo allo scalo di Santa Limbania (Magazzini Doria e Magazzino C) la sosta gratuita di giorni 6 che si accorda alle merci in arrivo allo scalo di Genova Molo Vecchio;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, d'accordo coi ministri segretari di Stato pel tesoro e per l'agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, n. 5, dell'8 gennaio 1909.

Articolo unico.

Sono approvate le aggiunte risultanti dall'unito prospetto, vistato d'ordine Nostro dai ministri proponenti, alle « Tariffe e Condizioni pel trasporto di merci a piccola velocità dagli scali marittimi e lacuali alle stazioni omonime e viceversa », di cui alla legge 27 aprile 1885, n. 3048, (serie 3ª), allegato *E* e successive varianti.

Tali aggiunte, per quanto riguarda lo scalo di Genova Molo Vecchio, hanno effetto dal 24 novembre 1908 e, per quanto riguarda lo scalo di Santa Limbania (Magazzini Doria e Magazzino C), dal 1° gennaio 1909.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 novembre 1908.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
BERTOLINI.
CARCANO.
COCCO-ORTU.

Visto, *il guardasigilli:* ORLANDO.

Modificazioni da apportarsi al Capo I dell'allegato n. 8 alle tariffe e condizioni pei trasporti.

Dopo lo scalo di Genova P. C. Calate è aggiunto quanto segue:

Scalo di Genova Molo Vecchio.

« Lo scalo di Genova Molo Vecchio, che fa parte delle Calate, è ammesso a ricevere le merci estere e nazionali, a piccola velocità ordinaria ed accelerata, in arrivo per ferrovia e destinate ad essere imbarcate pei porti esteri ed insulari italiani, escluse le merci in colli indivisibili di peso superiore a tonnellate 1500, quelle da imbarcarsi su velieri e quelle allarinfusa.

« Il mittente deve indicare sui singoli colli non solo la destinazione di « Genova Molo Vecchio », ma anche quella definitiva « oltre mare ».

Art. 1.

Nel primo capoverso dopo le parole « Genova piazza Caricamento Calate » è aggiunto « Genova Molo Vecchio ».

Art. 2.

In fine di questo articolo è aggiunto quanto segue:

« Nello scalo di Genova Molo Vecchio la « ferrovia » eseguisce tutte le operazioni per il passaggio delle merci dal carro ferroviario a bordo sopra coperta dei vapori ivi accostati, e dal carro ferroviario a sotto banda dei vapori non accostati.

« Per tali operazioni sono da applicarsi i seguenti prezzi per tonnellata:

Merci da imbarcarsi in vapori accostati.

« L. 2.163 per i trasporti a piccola velocità accelerata;

« L. 2.163 per i trasporti a piccola velocità aventi tariffe nel cui diritto fisso è dedotta la quota di scarico, ferma l'applicazione del diritto fisso medesimo;

« L. 1.648 per tutti gli altri trasporti a piccola velocità, oltre il diritto fisso integrale risultante dalla tariffa applicabile e salvo l'abbuono, quando ne sia il caso, della quota di carico afferente alla stazione di partenza

Merci da imbarcarsi in vapori non accostati.

« L. 2.00 per il trasporto con chiatta, in aumento ai prezzi sopra stabiliti.

« Detto prezzo di L. 2.00 deve essere pagato dai destinatari, anche se le spedizioni sono effettuate in porto affrancato.

« A richiesta delle parti la ferrovia eseguisce pure le operazioni doganali sotto l'osservanza delle norme e condizioni stabilite per l'eseguimento delle operazioni stesse ».

Art. 3.

In fine di questo articolo è aggiunto quanto segue:

« Non sono ammesse spedizioni nè rispedizioni per Genova Molo Vecchio ».

Art. 6.

Dopo il comma *d*) è aggiunto il seguente:

« *e*) lo scalo di Genova Molo Vecchio è abilitato, secondo

le sue facoltà, a ricevere le stesse materie indicate nel precedente comma *d*).

Il comma *e*), attuale diventa comma *f*).

Art. 7.

Dopo il primo capoverso è aggiunto:

« Alle merci in arrivo allo scalo di Genova Molo Vecchio ed a quelle in arrivo allo scalo di Santa Limbania, destinate all'imbarco e da scaricarsi a cura delle ferrovie nei magazzini Doria e nel magazzino C, è accordata, a decorrere dalla consegna della lettera d'avviso nello scalo o dall'ora di impostazione della lettera stessa, la sosta gratuita di giorni sei, senza esclusione di giorni non lavorativi. Trascorso tale termine sarà applicata la tassa di centesimi 5 per quintale e per giorno, fino al giorno indicato dal destinatario per l'imbarco.

« In caso di straordinaria affluenza e tale da incagliare il servizio, l'Amministrazione può ridurre, col preavviso di un giorno, fino di due terzi il periodo della predetta sosta gratuita e può aumentare di un terzo la tassa di centesimi 5.

« Per le merci in arrivo allo scalo di Genova Molo Vecchio il destinatario dovrà, dandone preavviso per iscritto, ordinare l'imbarco delle merci stesse, indicando la nave ed il giorno in cui devono essere imbarcate e consegnando i documenti occorrenti.

« Le merci trasportate con chiatte sotto banda dei vapori e, per qualsivoglia motivo, non caricate a bordo entro tre giorni dalla messa in chiatta, potranno dalla ferrovia essere riportate a terra o nei magazzini a disposizione dei destinatari, con applicazione della sopratassa di L. 4.00 per tonnellata, e considerando le merci stesse, agli effetti delle tasse di magazzinaggio, il quale non deve subire interruzioni di sorta, come depositate dal momento del loro arrivo per ferrovia.

« Dietro nuovo ordine del destinatario le merci di cui trattasi saranno imbarcate senza applicazione di nuovi prezzi per le operazioni d'imbarco ».

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il ministro dei lavori pubblici
P. BERTOLINI.

Il ministro del tesoro
CARCANO.

Il ministro di agricoltura, industria e commercio
F. COCCO-ORTU.

Ordine Generale N. 1. (Servizio I).

Servizio di Navigazione attraverso lo Stretto di Messina e servizio dei traghetti a Venezia.

Con R. Decreto 27 dicembre 1908, è stato disposto che a datare dal 1° gennaio 1909 la Sezione speciale, avente sede a Messina, per la navigazione attraverso lo Stretto, cessi di dipendere dalla Divisione del Movimento e Traffico della Direzione Compartimentale di Palermo, e passi, come ufficio distaccato, alla dipendenza del Servizio Centrale (IX) della Navigazione.

Il funzionario che sarà preposto all'ufficio anzidetto conserverà le attribuzioni e facoltà di cui era investito il Capo della Sezione speciale, trattando col Servizio Centrale IX per quanto riguarda il personale e il materiale nautico e corrispondendo direttamente con le competenti Divisioni Compartimentali di Palermo e di Reggio Calabria per gli affari di movimento.

In via transitoria pel corrente mese di gennaio, a quanto riguarda il personale e le relative contabilità, continuerà a provvedere la Divisione Movimento e Traffico di Palermo.

Dalla data di pubblicazione del presente Ordine Generale, il Servizio Centrale della Navigazione assumerà anche la trattazione degli affari riguardanti il materiale galleggiante dei traghetti di Venezia.

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nella seduta del 15 gennaio 1909.

Ordine di Servizio N. 19. (Servizio VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Servizio cumulativo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio n. 5-1909).

Col 20 gennaio 1909, la stazione di *Borgo Panigale* sarà ammessa al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

In conseguenza, alla pagina N. 53 della tariffa del detto servizio cumulativo (edizione 16 novembre 1898) dovrà farsi la seguente aggiunta:

Borgo Panigale	S	G. P.	Civitavecchia	413	Livorno M.	182
			Livorno S. M. (1)	180		

Ordine di Servizio N. 20. (Servizio XI).

Istruzioni sugli armamenti dei binari e sui congegni fissi delle stazioni.

Si porta a conoscenza del personale interessato che dal Magazzino stampe di Bologna sarà prossimamente distribuita la prima parte delle « Istruzioni sugli armamenti dei binari e sui congegni fissi delle stazioni » compilate a cura del Servizio Centrale XI.

Ordine di Servizio N. 21. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Campioni di merci.

(Vedi Istruzione N. 21-1907 dell'ex Servizio IX).

A fine di ottenere una maggiore sollecitudine nella trattazione delle vertenze e di evitare la possibilità di disposizioni non uniformi, si dispone che, d'ora in avanti, tutti indistintamente i campioni prelevati dalle stazioni, quando sorgono, nei riguardi della tassazione, dubbi e contestazioni sulla qualità delle merci, e i campioni presentati dalle Ditte che desiderano conoscere la tariffa applicabile ad un dato prodotto, siano inviati, per esame e giudizio, direttamente al Servizio Centrale VIII, il quale, dopo aver sentito, ove occorra, l' Istituto Sperimentale circa la precisa natura della merce, darà le istruzioni occorrenti per la tassazione.

Nei casi in cui siasi compilato il verbale di accertamento abusi, da allegarsi sempre ai documenti di trasporto che ven-

gono inviati al Controllo Prodotti, le stazioni devono indicare sul detto verbale, per norma del Controllo stesso, il numero e la data della lettera, con la quale i campioni sono stati mandati al Servizio VIII.

Nel richiamare, per quanto riguarda le quantità di merce da prelevare e la confezione dei campioni, le norme di cui all'Allegato *D* alla Istruzione n. 21-1907 dell'ex Servizio IX, si avverte che restano modificate nel senso che precede le disposizioni contenute nella Istruzione medesima circa l'invio dei campioni per il loro esame.

Ordine di Servizio N. 22. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, ed al personale delle gestioni

---

Biglietti di abbonamento speciali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 55-1907).

Nell'allegato *B* all'Ordine di Servizio N. 55-1907 deve essere aggiunta la stazione di Forlì, la quale viene abilitata, dal 21 gennaio 1909, alla vendita dei biglietti di abbonamento speciali delle serie IV, IV *bis*, V, VI e VIII.

Circolare N. 3. (Servizio VIII).

Servizio noleggio cuscini.

(Vedi Ordini di Servizio N. 75 e 112-1906 e Circolare N. 20-1908).

A datare dal 1° gennaio 1909 è stato attivato nella stazione di *Rimini* il servizio di noleggio cuscini ai viaggiatori, sotto l'osservanza delle disposizioni contenute nell'ordine di Servizio N. 75-1906.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 4 (Servizi III, VII e VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Provvedimenti per le spedizioni rimaste giacenti in causa del terremoto nella Sicilia e nella Calabria.

Attesa la necessità di seguire criteri uniformi per quanto concerne il trattamento delle spedizioni il cui corso rimase interrotto in seguito ai disastri di Calabria e di Sicilia, si espongono qui in appresso le norme a cui gli Uffici e le stazioni tutte dovranno attenersi e delle quali si raccomanda in particolar modo la rigorosa osservanza:

Le stazioni presso le quali si trovano giacenti, in causa dell'interruzioni del servizio, spedizioni state accettate prima del ricevimento del telegramma N. 74|409|T. indirizzo 5° del 29 dicembre 1908 del Servizio VII, ed eventualmente anche dopo, destinate alla stazione di Messina ed a quelle situate tra Pellaro e Bagnara incluse, dovranno subito emettere una nota di giacenza per avvertire il mittente della impossibilità di riconsegnare al destinatario, stante la presunta di lui irreperibilità, o di ricoverare a destinazione la merce, per mancanza di luoghi di ricovero. Lo inviteranno quindi a far pervenire disposizioni entro tre giorni dal ricevimento della nota di giacenza predetta, con diffida che qualora le disposizioni ritardassero oltre il detto termine, si applicheranno le tasse di sosta o spese di ricovero, e che le spedizioni potranno anche, a giudizio esclusivo dell'Amministrazione, essere vendute, quando non si potessero ricoverare nella stazione dove presentemente si trovano o altrove; il tutto a rischio e pericolo dell'avente diritto.

Nel caso che le stazioni avessero già emesso una prima nota di giacenza a sensi dell'art. 128 tariffe, richiamato col telegramma suddetto, ne emetteranno subito una seconda compilata nel modo suindicato, ma le tasse di sosta saranno com-

putate dalla scadenza delle 24 ore dopo la prima nota di giacenza, a sensi del 3° capoverso dell'art. 128 citato.

Le note di giacenza dovranno spedirsi, quando sia possibile, raccomandate per posta alla stazione mittente per il suo sicuro e sollecito recapito allo speditore, gravando la spesa relativa sulle spedizioni, o diversamente in piego raccomandato in servizio.

Qualora lo speditore nel termine di tre giorni di cui sopra non abbia fatto pervenire le istruzioni domandategli, le stazioni richiederanno, nei modi ordinati ai superiori Uffici, e questi le forniranno immediatamente le istruzioni sul trattamento da usarsi ai trasporti.

Per le merci giacenti destinate o provenienti dalla Sicilia (esclusa Messina), le stazioni provocheranno, colle modalità sopradette, le disposizioni dei mittenti, avvertendoli della impossibilità per ora almeno, di indicare quando e sotto quali condizioni le merci potranno riprendere il loro corso.

Resta inteso che le disposizioni che precedono riguardano soltanto le merci che per natura, peso e destinazione non furono oggetto di eccezione al divieto di inoltro nei telegrammi all'indirizzo 5°, diramati dopo quello succitato, o che venissero ancora diramati prima dell'invio al mittente della nota di giacenza.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO II - 1909

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	*L.* **4,00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti	„ **8,00**

Anno II - N. 4

28 Gennaio 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata:*

Roma, gennaio 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Errata-Corrige

Ordine di Servizio N. 5-09 - (*Bollettino* N. 1-09). A pag. 19, invece di: « 594, 183, 183 », leggasi: « 571, 160, 160 ».

Ordine di Servizio N. 12-09 - (*Bollettino* N. 1-09). Nelle Modificazioni all' Istruzione N. 2-06 del Servizio II, all'attuale dizione del comma *b* (4° alinea, dell'art. 17, sostituire la seguente:

« *b*) Avventizi in servizio continuativo e in servizio temporaneo ».

Ordine Generale N. 2. (Servizio I).

Ricostituzione degli uffici del Compartimento di Reggio Calabria.

In seguito all'avvenuta distruzione degli uffici aventi sede a Reggio Calabria, sono state adottate le disposizioni seguenti:

Le Divisioni Compartimentali del Movimento e Traffico, del Materiale e della Trazione, e del Mantenimento e Sorveglianza saranno ricostituite con sede *provvisoria* a Napoli, sotto la dirigenza, rispettivamente, degli Ispettori Capi signori cav. avv. Vittorio Tondelli, cav. ing. Giuseppe Brinis e cavaliere ing. Lorenzo Magliola.

Le dette Divisioni incominceranno a funzionare appena sarà possibile, e ne verrà partecipato il giorno a mezzo di Circolare: nel frattempo la dirigenza dei Servizi sulle linee del Compartimento di Reggio resta affidata alle corrispondenti Divisioni del Compartimento di Napoli.

L'Ufficio di Ragioneria e Cassa di Napoli e l'Ufficio Legale della stessa città continueranno a funzionare anche per il Compartimento di Reggio.

Le funzioni dell' Ufficio Sanitario di Reggio vengono assunte, fino a nuovo avviso, dal corrispondente ufficio di Napoli.

La Sezione di Mantenimento di Reggio vien ricostituita con sede *provvisoria* a Catanzaro.

In conseguenza delle disposizioni surriportate, il Capo Compartimento di Palermo, Signor Comm. Ing. Antonio Nico, cessa dall'incarico delle funzioni di Capo Compartimento a Reggio Calabria, che in via temporanea gli era stato affidato, a partire dal 1° ottobre 1908, ed in sua vece l'incarico stesso viene assunto, sempre in via temporanea, dal Capo Compartimento di Napoli, Signor Comm. Ing. Antonio Grossi.

Ordine di Servizio N. 23. (SERVIZIO II).

Cessioni di stipendio.

(Vedi Ordine di Servizio N. 361-1905).

Si porta a conoscenza del personale la seguente circolare N. 141167 emanata il 15 gennaio 1909 dalla Direzione Generale del Tesoro e relativa all'applicazione della legge 30 giugno 1908, N. 335.

« E' frequente il caso che, trascorso infruttuosamente il termine perentorio di 30 giorni, stabilito dall'art. 22 del Regolamento 24 settembre 1908, n. 574, per l'applicazione della legge 30 giugno 1908, n. 335, per la validità del *nulla osta* rilasciato all'impiegato che vuol fare la cessione del proprio stipendio, o quando detto termine sia prossimo a scadere, l'impiegato stesso si rivolga a questa Direzione Generale per ottenere un duplicato del *nulla osta.*

« Il rilascio di tali duplicati costituirebbe evidentemente un abuso che porterebbe ad eludere le tassative disposizioni della legge e del Regolamento suddetti, e perciò non può essere ammesso da questa Direzione Generale, la quale ha solo la facoltà, scaduta l'efficacia del *nulla osta* senza che di esso siasi fatto uso, di rilasciarne uno nuovo in seguito alla presentazione di una nuova domanda corredata dei necessari documenti.

« Si ritiene quindi opportuno che codesto Ufficio faccia presente a tutti gli impiegati da esso dipendenti quanto segue:

« In nessun caso potrà ottenersi un duplicato del *nulla osta* già rilasciato, ma soltanto potrà provvedersi al rilascio di un nuovo *nulla osta* qualora, trascorso il termine di 30 giorni dalla emissione del primo, senza che se ne sia fatto uso, l'impiegato ne rinnovi regolare domanda a questa Direzione Generale sul prescritto modello 192 *T*, corredandola dei necessari documenti prescritti dall'art. 22 del Regolamento suddetto.

« Deve essere perciò cura dell'impiegato che riceve il *nulla osta* di procedere direttamente e senza indugio, in base al me-

desimo, alla stipulazione dell'atto di cessione con quell'Istituto che egli avrà antecedentemente scelto; onde occorre raccomandare di non attendere, per la ricerca dell'Istituto sovventore, il ricevimento del *nulla osta*, fatto questo che sin qui si è ripetuto di frequente facendo trascorrere infruttuosamente buona parte del tempo utile di 30 giorni di cui sopra.

« I *nulla osta* vengono spediti in piego semplice, la cui affrancatura, ai sensi dell'art. 56 della legge postale, rimane a carico del destinatario, che deve pagarne l'importo senza sopratassa all'atto del ricevimento, ed indirizzati personalmente all'impiegato presso l'Ufficio in cui egli presta servizio. Occorre quindi, perchè non abbiano a verificarsi ritardi o disguidi nel recapito dei *nulla osta*, che nel modello 192 *T*, e precisamente sotto la firma del richiedente, sia esattamente indicato, non soltanto il grado e l'Amministrazione cui il richiedente stesso appartiene, ma anche l'Ufficio presso il quale egli presta servizio, per modo che, apponendo sulla busta la detta indicazione, possa esservi la certezza che essa pervenga direttamente e senza indugio nelle mani del destinatario.

« La spedizione del *nulla osta* viene di regola eseguita, come si è detto, in piego semplice, a tutto rischio e pericolo dei destinatario, il quale, qualora desideri l'invio del *nulla osta* in piego raccomandato, e sempre a suo carico, dovrà dichiararlo espressamente nel modello 192 *T*, inviando in francobolli il relativo importo.

« E' infine opportuno avvertire i signori impiegati che, di regola, il *nulla osta* sarà spedito entro 10 giorni dalla data *di ricevimento* della relativa domanda, e che quindi non è incluso nel termine suddetto il tempo occorrente per l'arrivo della domanda al competente ufficio di questa Direzione Generale e l'altro occorrente, dopo la materiale spedizione del *nulla osta*, per l'arrivo del piego all'interessato . . . .

. . . . Il Direttore Generale - ZINCONE ».

Ordine di servizio N. 24. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Servizio italo-ungherese (via Fiume).

(Vedi Ordine di Servizio N. 155-1908).

Col 1° febbraio 1909 cesseranno di aver vigore i prezzi speciali contrassegnati dal richiamo (2) *ed applicabili soltanto ai trasporti di farina di frumento e di segala* in servizio diretto italo-nugherese (via Ancona/Venezia-Fiume), i quali figurano nella tariffa N. 31 pubblicatasi col 2° foglio di modificazioni ed aggiunte alla detta tariffa diretta, in data 1° maggio 1908 (Ordine di Servizio N. 108-1908).

Di quanto sopra dovrà prendersi nota a pag. 48 della citata tariffa italo-ungherese, cancellando poi a suo tempo tutti i prezzi contrassegnati dal richiamo (2), nonchè il nome delle stazioni per le quali non figurano esposti nella tariffa N. 31 altri prezzi, oltre quelli che sono da eliminarsi.

Ordine di Servizio N. 25. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 7-1909).

Con effetto dal 15 gennaio 1909 la Stazione di Klein-Wanzleben è stata ammesa alla tariffa speciale a p. v. N. 1-*a* (spedizioni di 5 tonnellate o paganti per tale peso minimo), con l'applicazione dei seguenti prezzi per quintale:

		Tariffa speciale I a
Klein-Wanzleben . . .	Pino	6.85
	Chiasso . . .	7.13
	Iselle	6.66

Il nome di detta stazione coi relativi prezzi dovrà essere annotato a pag. 409 (16° Supplemento della tariffa diretta italo-germanica)

Colla stessa data del 15 gennaio 1909 si è pure ammessa alla tariffa eccezionale N. 1 P. V. (metalli) la stazione di Stassfurt-Leopoldshall, con l'applicazione dei prezzi per quintale qui appresso indicati:

Tariffa eccezionale N. 1 P. V.

		a	b	c	d	e	f	g
Stassfurt-Leopoldshal	Pino . . .	9.12	8.94	5.11	3.57 3.10÷	2.72	2.64	2.64
	Chiasso . .	9.63	9.41	5.39	3.77 3.30÷	2.86	2.78	2.78
	Peri. . .	8.31	5.74	4.20	3.23 2.82÷	2.62	2.54	2.52

Il nome di detta stazione coi relativi prezzi dovrà essere aggiunto a pag. 492 della tariffa diretta italo-germanica (16° Supplemento).

A pag. 352 dello stesso Supplemento (Elenco delle stazioni germaniche) è da esporsi pure il nome della stazione di Stassfurt-Leopoldshall colle rispettive distanze qui sotto indicate:

	Pino	Chiasso	Peri	Pontebba
Stassfurt-Leopoldshall	1070	1113	948	—

Ordine di Servizio N. 26. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Servizio italo-svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 333-1908).

Con effetto dal 15 gennaio 1909, nella Nomenclatura e classificazione della tariffa diretta italo-svizzera sono da aportarsi le seguenti aggiunte:

pag. 119

				Classificazione italiana					Classificazione svizzera.	
1905a	246a	Piombo (stoppa di) . .	7	5	11	—	—	2	1	1 a b

pag. 145

246a	1905a	Bleiwolle

Ordine di servizio N. 27. (Servizio II).

Provvedimenti a sollievo dei danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908.

Per effetto dell'art. 2 della legge 12 gennaio 1909 N. 12, relativa ai provvedimenti a favore dei danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908, l'imposta di ricchezza mobile sugli stipendi e assegni al personale e sulle pensioni deve, dal 1° di questo mese e per 5 anni solari, essere aumentata di un cinquantesimo, ossia di 2 centesimi per ogni lira d'imposta.

Per la pratica attuazione del provvedimento si dispone:

1° Nel mese di Febbraio prossimo dovrà applicarsi a tutti indistintamente gli stipendi, paghe e competenze accessorie che, per le vigenti norme, ne sono imponibili, la ritenuta per imposta di ricchezza mobile nella misura del 7,50 + 0,15 per cento.

2° Per il mese di Gennaio corrente pel quale ha pure effetto la citata legge, si dovrà calcolare sulle competenze liquidate per tale periodo la percentuale di centesimi 15 e l'importo risultante dovrà formar oggetto di ritenuta suppletiva sulle competenze di Febbraio.

Per gli agenti a paga giornaliera, pagati a mese contabile, l'applicazione della percentuale di 0,15 sarà limitata alla 1ª quindicina di Gennaio venendo la 2ª quindicina già normalmente compresa nei ruoli di Febbraio.

3° Nei ruoli di detto mese di Febbraio tanto quest'ul-

time ritenute (suppletive per gennaio), quanto l'aumento di cui al precedente punto 1° costituente la differenza fra il 7,50 ed il 7,65 % (2 % ovvero 0,15 d'aumento per lira d'imposta) riferibile al febbraio stesso, dovranno essere esposte in apposita colonna dei ruoli di paga da intestarsi al Conto 73 *b* (imposta sugli stipendi: addizionale per terremoto 1908)

4° Nei mesi successivi, e cioè dal 1° Marzo in avanti, sarà da applicarsi e da contabilizzarsi per intero nella consueta colonna dei ruoli (73 *a* imposta sugli stipendi-normale) la ritenuta in base all'aliquota del 7,65 %.

Il conteggio e l'applicazione della ritenuta saranno da farsi colle modalità stabilite dal Capo III dell'Istruzione N. 9-1907 del Servizio II e che dovrà sostituire l'attuale mod. *B* 70 e relativa appendice.

5° L'aumento d'imposta di cui sovra colpisce tutte le categorie di agenti fin qui assoggettati ad imposta per cui i bonifici stabiliti dall'art. 19 della legge 22 aprile 1905 n. 137, restano inalterati nell'attuale loro importo.

6° Per il mese di febbraio prossimo le Ragionerie rileveranno a chiusura della contabilità, gli importi imputati al Conto 73 *b* e ne faranno il versamento alla Tesoreria locale (*separatamente* da quelli imputati al Conto 73 *a*) con imputazione al capitolo 139 *bis* e corrispondenti articoli di nuova istituzione del bilancio d'entrata del Tesoro.

7° Per i mesi successivi, le Ragionerie calcoleranno la parte da passarsi al Conto 73 *b*, che per semplificazione, nei ruoli è compenetrata nel Conto 73 *a*, prendendo i $\frac{2}{102}$ del montare complessivo contabilizzato nel mese a credito di detto conto 73 *a*, ed emetteranno corrispondente mandato d'ordine pel giro dall'uno all'altro conto, dell'importo risultante corrispondere ai $\frac{2}{102}$ del 73 a) facendo poscia i separati versamenti alla Tesoreria nel modo sovraindicato.

8° All'applicazione della ritenuta sulle pensioni per imposta di ricchezza mobile sia « normale » che « addizionale pel terremoto 1908 » provvederà per ora, seguendo i criteri sovraesposti e secondo le speciali condizioni dei singoli pensionati nei riguardi dell'imposta, l'Ufficio del Servizio Cen-

trale IV che ha sede in Firenze, imputandole ai rispettivi Conti 74 *a* e 74 *b*.

Il versamento alla Tesoreria sarà fatto dalle ragionerie colle modalità sovraindicate.

Ordine di Servizio N. 28. (Servizio I).

Manometri campione.

A datare dal 1° febbraio 1909, le riparazioni e verifiche di tutti i manometri campione della Rete e le pratiche per le verifiche legali con taratura dei medesimi presso il Laboratorio Centrale metrico governativo di Roma, saranno fatte a cura dell'Istituto Sperimentale di Roma (Stazione di Trastevere) al quale gli utenti dovranno rivolgersi esclusivamente.

Premesso che la legge sui pesi e sulle misure in data 23 agosto 1890, N. 7088 Serie III, prescrive che le veriche periodiche dei manometri campione si facciano ogni due anni, per le spedizioni e i ricambi dei manometri dovranno essere osservate le seguenti norme:

— Ogni spedizione di manometri campione, nuovi, riparati, da riparare o da modificare fra l'Istituto Sperimentale e gli utenti o viceversa sarà accompagnata dal Mod. *L.*-127 sul quale dovrà essere sempre citato il numero del manometro oggetto della spedizione; il ricevimento della spedizione sarà confermato restituendo il talloncino ricevuta del modulo stesso.

— I manometri da spedire saranno imballati in una cassetta avente al massimo le dimensioni di cm. 30 × 20 × 20, formata con tavole di grossezza tale da presentare sufficiente resistenza. L'imballaggio dovrà essere ben fatto in modo che il manometro non abbia a muoversi dentro la cassetta.

— I manometri muniti del gancetto d'arresto dell'indice, dovranno venire imballati col gancetto stesso chiuso, allo scopo di evitare che l'indice abbia a spostarsi o piegarsi per possibili urti nel trasporto.

— Ad ogni manometro spedito, anche se guasto, sarà sempre unito l'ultimo certificato di verificazione che lo riguarda.

— Le richieste di manometri in ricambio di altri ai quali

occorra di eseguire la semplice verifica con taratura, saranno fatte un mese prima della scadenza di questa, la quale secondo la legge anzicitata, viene a maturarsi due anni dopo la data della verificazione più recente risultante dal certificato; la spedizione del manometro da verificarsi sarà effettuata subito dopo il ricevimento di quello richiesto per ricambio.

— I manometri campione riconosciuti guasti o ritenuti tali saranno invece inviati contemporaneamente alle richieste di quelli di ricambio.

— Le richieste di manometri di ricambio saranno fatte con lettera nella quale sarà indicato: il numero e la pressione massima della scala graduata del manometro da ricambiare, la ragione della richiesta e gli estremi della spedizione effettuata, quando si tratti di ricambio di manometro guasto.

Ordine di Servizio N. 29 (Servizio VIII)

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni

Raddoppiamento della tassa di bollo sui trasporti.

In relazione alla legge N. 12 del 12 gennaio 1909 concernente i provvedimenti a sollievo dei danneggiati dal terremoto della Calabria e della Sicilia, si impartiscono le seguenti disposizioni, a conferma ed a complemento di quelle già date in via telegrafica.

Tutte le stazioni e le agenzie della Rete devono riscuotere la tassa di bollo *raddoppiata* pei trasporti di viaggiatori, di bagagli e di merci in servizio interno e cumulativo italiano ed internazionale, e cioè:

1. Per ogni biglietto di corsa semplice di qualsiasi tariffa, di andata e ritorno, combinato, combinabile, speciale per lavoratori o di supplemento, *centesimi dieci;* ferma la regola che pei biglietti collettivi la tassa di bollo è dovuta *per ogni persona,* salvo quanto è disposto dal Regolamento pei trasporti militari pei viaggi eseguiti con Richiesta Mod. *B*;

per ogni biglietto distribuito dalle Case cantoniere e già comprendente nel prezzo la tassa di bollo ordinaria, *centesimi cinque;*

per ogni biglietto a serie, *lire due.*

È fatta eccezione pei biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno di 3ª *classe* rilasciati i primi per percorrenze non superiori a dieci chilometri ed i secondi per percorrenze complessive fra andata e ritorno non superiori a 20 chilometri, nonchè per i biglietti speciali per lavoratori in vigore su talune linee, rilasciati per distanze non superiori a 10 chilometri; pei quali tutti rimane ferma la tassa di bollo di *cinque centesimi.* Questa tassa, pei biglietti distribuiti dalle Case cantoniere, non sarà nei detti casi da riscuotersi, perchè già compresa nel prezzo dei biglietti.

2. Per i biglietti valevoli per viaggi in servizio interno delle linee ad esercizio economico e per quelli rilasciati in base alla tariffa ridotta per treni accelerati, omnibus e misti in vigore su talune linee - nei cui prezzi è già compresa la tassa di bollo normale - si devono riscuotere, a titolo di sovratassa bollo, *centesimi cinque* per biglietto, fatta eccezione per i biglietti di 3ª *classe* rilasciati per percorrenze non superiori a 10 chilometri, se di corsa semplice, ed a 20 chilometri complessivamente se di andata e ritorno, pei quali non deve essere riscossa alcuna tassa di bollo supplementare.

Le stazioni delle linee ad esercizio economico e quelle che applicano la tariffa ridotta per treni accelerati, omnibus e misti, dovranno esporre, nel Mod. *I*-282, la detta sovratassa di bollo separatamente dall'importo dei biglietti, servendosi all'uopo di una delle colonne in bianco esistenti nel modulo stesso.

3. Per i biglietti d'abbonamento (ordinari, speciali, per studenti, per impiegati governativi, per impiegati ferroviari, e locali delle linee Varesine) si deve riscuotere la sovratassa di bollo proporzionale al prezzo dell'abbonamento, in ragione di L. 1,276 per ogni cento lire di prodotto lordo.

E' fatta eccezione per i biglietti d'abbonamento di 3ª *classe* rilasciati per percorrenze non superiori a 10 chilometri, i quali non sono soggetti alla sovratassa di bollo.

ESEMPIO 1. — Abbonamento ordinario semestrale di 2ª classe per un percorso di 150 chilometri (linee di 1ª categoria):

Prezzo . . . . L. 290.—

Sovratassa di bollo $\left(\frac{L.\ 290 \times 1,276}{100}\right)$ = L. 3.7004 arrotondata a . » 3.75

Totale . . . L. 293.75

oltre il diritto fisso.

ESEMPIO 2. — Abbonamento speciale Serie VIII di 2ª classe, della validità di un anno, col percorso di congiunzione di Km. 133:

Prezzo del biglietto d'abbonamento Serie VIII . . . . L. 770.—
» » di congiunzione . . . . » 86.45

Prezzo complessivo. . . . . L. 856.45

Sovratassa di bollo $\left(\frac{L.\ 856.45 \times 1,276}{100}\right)$ = L. 10,928 arrotondata a » 10.95

Totale . . . L. 867.40

oltre il diritto fisso.

4. Pei trasporti di bagagli, di merci, valori, veicoli. bestiame, ecc., la tassa di bollo è di *centesimi dieci.*

Ordine di Servizio N. 30. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Servizi diretti per viaggiatori e bagagli Italo-Olandese ed Italo-Olando-Inglese, via Gottardo e via Sempione-Reno.

Col 1° febbraio 1908 viene attivata una nuova tariffa per i servizi diretti sopra indicati, che annulla e sostituisce quella via Gottardo (edizione 15 aprile 1889) ed i successivi fogli di rettifica.

Le corrispondenze stabilite con detta nuova tariffa figurano nel prospetto annesso al presente.

Le stazioni e le agenzie interessate riceveranno le occorrenti scorte dei nuovi biglietti e verseranno, nei modi d'uso,

al Controllo i corrispondenti biglietti per Amsterdam, l'Aja e Rotterdam via Gottardo-Reno (Colonia) dei quali siano attualmente provviste, alle stesse verranno poi anche fornite – tosto approntate – le etichette ed i listini nuovi per la registrazione dei bagagli

Biglietti. — 1) I biglietti hanno il formato di libretto e sono dei colori in uso per gli altri servizi internazionali, cioè: *giallo* per la 1ª classe, *verde* per la 2ª classe e *bruno* per la 3ª classe. Essi valgono per tutti i treni ordinari che hanno vetture di classe corrispondente, salve le eventuali esclusioni e le limitazioni che fossero previste, per determinati percorsi, dagli orari ufficiali delle Amministrazioni interessate; quelli di 1ª classe dànno facoltà di approfittare dei treni di lusso dietro pagamento delle sopratasse stabilite pei treni stessi.

Tutti i biglietti portano sulla copertina una riga rossa in senso longitudinale: quelli di andata e ritorno rilasciati in Inghilterra ed in Olanda portano inoltre sulla prima pagina della copertina una riga longitudinale bianca.

2) La durata di validità dei biglietti di corsa semplice è di 15 giorni: quella dei biglietti di andata e ritorno è di giorni 60.

Il viaggio potendo essere incominciato anche nei giorni successivi a quello dell'acquisto del biglietto, nell'apporre il bollo indicante il giorno di distribuzione dovrà omettersi l'indicazione del numero del treno di partenza.

3) Sulle *Ferrovie italiane* i biglietti in parola dànno diritto alle seguenti fermate nelle stazioni intermedie:

BIGLIETTI DI CORSA SEMPLICE.

una per i viaggi con percorrenza italiana fino a 300 Km.
due » » » da 301 a 600 Km.
tre » » » da 601 a 900 »
quattro » » » da 901 a 1000 »
cinque » » » eccedente i 1000 »

BIGLIETTI DI ANDATA E RITORNO

un numero di fermate uguale a quello stabilito per i biglietti di corsa semplice, tanto nell'andata quanto nel ritorno.

La quantità di fermate ammessa in relazione a quanto sopra trovasi indicata sul tagliando per la percorrenza italiana compreso nei biglietti.

Per l'effettuazione delle fermate intermedie non è prescritta

l'osservanza di alcuna formalità da parte del viaggiatore, ma le stazioni nelle quali le fermate hanno avuto luogo debbono, alla ripresa del viaggio, forare il tagliando nella caselle che vi sono all'uopo predisposte.

I biglietti danno poi diritto di fermarsi:

sulle *ferrovie svizzere* e *germaniche* in tutte le stazioni intermedie senza formalità;

sulle *ferrovie olandesi* ed *inglesi* nelle stazioni estreme del percorso dei relativi tagliandi senza formalità, ed anche in una qualsiasi stazione intermedia, purchè, in tal caso il viaggiatore, all'arrivo del treno, faccia certificare l'interruzione dal Capo stazione, con apposito visto a tergo del relativo tagliando.

4) Non si distribuiscono biglietti diretti a tariffa ridotta per ragazzi.

Bagagli. — 1) La registrazione dei bagagli si effettua mediante la compilazione del foglio di via in uso per i vari servizi internazionali. Alla detta registrazione si fa luogo soltanto contro esibizione di corrispondente biglietto diretto di viaggio o di altri biglietti che presentino continuità di percorso fino alla destinazione indicata e siano valevoli per uno degli itinerari previsti dalla tariffa dei servizi diretti di cui trattasi.

2) Nessuna franchigia di bagaglio è concessa per le spedizioni per e dall'Olanda: i biglietti del servizio con Londra danno invece diritto al trasporto gratuito di 25 kg. di bagaglio sul percorso Hock van Holland-Londra e viceversa.

La tassazione si effettua, come in passato, in relazione al peso, per frazioni di 10 kg. La tariffa contiene all'uopo due tabelle, una indicante le tasse per i percorsi italiani fino ai confini italo-svizzeri di Chiasso, Pino e Iselle, e l'altra per i percorsi esteri; quest'ultima, per il servizio colle stazioni inglesi, contiene due prezzi, e cioè:

a) per il peso totale (percorsi senza franchigia);

b) per il peso eccedente la franchigia (percorsi con franchigia).

La tassa complessiva di una spedizione di bagaglio si ottiene sommando le tasse parziali risultanti dalle accennate tabelle arrotondando in 5 centesimi ed aggiungendo la tassa di bollo.

3) Non si fa luogo alla registrazione diretta dei velocipedi e delle carrozzine da bambini per l'Olanda e per l'Inghilterra, via Olanda.

Servizi diretti per viaggiatori e bagagli *Italo-Olandese* ed *Italo-Olando-Inglese* via Gottardo e via Sempione - Reno.

Dalle seguenti stazioni a quelle controindicate e viceversa	Aja (Haag)	Amsterdam	Rotterdam	Londra o March (via Hook v. Holland)
Via Gottardo				
Brindisi	c. s.	c. s.	c. s.	c. s. (3)
Firenze S. M. N.	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. a. r. (3)
Genova P. P.	c. s. a. r. (2)	c. s. a. r. (2)	c. s. a. r. (2)	c. s. a. r. (3)
Milano C.	c. s. a. r. (2)	c. s. a. r. (2)	c. s. a. r. (2)	c. s. a. r. (3)
Napoli	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. a. r. (3)
Roma Termini	c. s.	c. s.	c. s.	c. s. a. r. (3)
Torino P. N.	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (3)
Venezia	c. s.	c. s.	c. s.	c. s. a. r. (3)
Via Sempione				
Genova P. P.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s. (3)
Milano C.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s. (3)
Torino P. N.	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a r. Biglietti di andata e ritorno.
(1) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Olanda all'Italia.
(2) Biglietti in vendita solo nelle stazioni olandesi
(3) Biglietti esistenti nel solo senso da Londra all'Italia.

Ordine di Servizio N. 31. (Servizi VII e X).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 4, 8, 9, 11, 15, 16, 17, 31, 33 ai manovratori ed ai deviatori del Compartimento di Venezia.

Norme per il personale di macchina e di scorta in servizio ai treni nei tratti oltre il confine italo-austriaco.

In seguito ad accordi intervenuti con la Società delle Ferrovie Meridionali Austriache, è stato stabilito di attivare, dopo il treno 403 del 1° febbraio 1909, il nostro Regolamento sui segnali nel tratto fra Ala e il confine italo-austriaco.

Di conseguenza, il servizio dei treni verrà, da tale data, regolato in base ai regolamenti in vigore nelle Ferrovie dello Stato italiane, fatta soltanto eccezione per ciò che riguarda i segnali fissi della stazione di Ala verso Verona, e di Avio, i dischetti e la numerazione dei binari in entrambe le stazioni nonchè le manovre in stazione di Ala, le quali continueranno ad essere eseguite secondo il regolamento austriaco.

Per norma del personale di macchina e di scorta in servizio ai treni nei tratti oltre il confine italo-austriaco verso Ala e verso Cormons, sono state riprodotte in apposito fascicolo le disposizioni speciali che interessano il personale stesso e che saranno distribuite a cura delle Divisioni interessate, restando così annullate tutte le altre diramate precedentemente al riguardo.

Per ora nulla viene modificato per il tratto Cormons-confine italo-austriaco, mentre per il servizio delle manovre in stazione di Cormons valgono le stesse norme stabilite per Ala.

Infine per quanto riflette il tratto Pontebba-Pontafel si faranno ulteriori comunicazioni.

Ordine di Servizio N. 32. (Servizio XI).

Norme per la contabilizzazione e liquidazione delle provviste e dei lavori in conto patrimoniale di competenza del Servizio Mantenimento, pei quali sia richiesta la fornitura di oggetti d'inventario.

Allo scopo di semplificare le operazioni contabili per forniture di oggetti da somministrarsi e porsi in opera contemporaneamente all'esecuzione dei lavori e che devono poi essere inscritti nell'inventario del materiale di esercizio, come stufe ed altri apparecchi per riscaldamento, apparecchi di illuminazione, garette per bilancie a ponte e simili, si stabilisce - ferme restando le disposizioni di cui l'Istruzione sulla contabilità dei lavori e del personale del Mantenimento (Edizione giugno 1908) in quanto non vengono col presente Ordine di Servizio modificate - che le spese relative a detti oggetti inventariali siano comprese nelle perizie dei lavori che vengono compilate dal Servizio del Mantenimento in conto patrimoniale.

I materiali d'inventario di cui sopra saranno da richiedersi direttamente ai Magazzini con Mod. *F*-19 e verranno da questi addebitati con Mod. *F*-20.

Detti documenti dovranno però portare sempre l'indicazione degli estremi di approvazione del lavoro cui si riferiscono.

Le spese riflettenti la fornitura di tali materiali d'inventario dovranno, a cura dell'Ufficio incaricato della compilazione della contabilità, essere imputate al titolo 6 - Lavori in conto capitale, ecc., ecc.

Alle liquidazioni finali dei lavori suddetti dovrà essere allegato un elenco degli oggetti da inscriversi nell'inventario coi relativi prezzi, elenco che dovrà essere vidimato dal consegnatario degli oggetti stessi.

In base a detto elenco la Ragioneria dovrà provvedere all'inscrizione in inventario degli oggetti ed alle relative operazioni contabili di accredito al Conto 1° Patrimonio dello Stato e di addebito al Conto 2-*K* Materiale d'inventario.

Circolare N. 4. (Servizi VII e X).

Distribuito agli agenti delle classi 10, 11, 30, 31, 33, ai manovratori, ai deviatori ed ai manovali dei depositi combustibili

Segnali col fischio delle locomotive.

Continuano a pervenire lagnanze per il disturbo che recano, specialmente la notte, i fischi altissimi e prolungati emessi dalle locomotive in prossimità di centri popolosi e nelle stazioni delle grandi città.

E' perciò necessario che il personale di macchina limiti l'uso del fischio delle locomotive a quanto è strettamente richiesto dalle esigenze del servizio: ed in particolar modo durante la notte presso l'abitato.

Il personale di stazione poi, manovratori e deviatori, e quello dei depositi combustibili dovranno essere solleciti nel disbrigo delle loro incombenze, essendo la lentezza in queste operazioni la causa più frequente dell'abuso dei fischi dati con la locomotiva.

Comunque, i segnali col fischio devono essere di giusta e non di esagerata lunghezza, cessando dall'abuso di convertire i fischi brevi in fischi prolungati e conseguentemente i fischi moderatamente prolungati in fischi lunghissimi, e rimanendo inoltre vietati i fischi con modulazioni.

Si richiama l'attenzione di tutto il personale interessato perchè le disposizioni su esposte sieno osservate e fatte osservare.

Circolare N. 5. (Servizio VII).

Divieto dell'uso di copertoni sui carri coperti e sugli scoperti in difesa di merci che possono danneggiarli.

Alcune stazioni continuano, per inveterata abitudine, ad accordare l'uso di copertoni — che stendono sul letto dei carri — per difendere il carico di zucchero, farine, tessuti, ed altre merci di natura delicata, caricate in carri coperti.

Se l'uso di copertoni, a difesa di merci caricate in carri coperti, poteva trovare la sua ragione giustificativa quando si scarseggiava di materiale in buone condizioni, non può essere ulteriormente consentito oggi, dopo la recente costruzione di molte migliaia di carri coperti.

Ciò posto, ed avuto altresì presente che l'Amministrazione non è tenuta, in base alle disposizioni dell'art.14 delle Tariffe, a fornire a nolo i copertoni, se non per le merci ascritte all'Allegato 10 delle Tariffe, s'invitano le stazioni ad astenersi dallo cordare copertoni per le spedizioni caricate in carri coperti.

Si raccomanda però la più scrupolosa diligenza nella scelta e nella chiusura dei carri che devono servire pel carico di merci di delicata natura, onde l'acqua piovana non abbia a penetrare nell'interno.

Coll'occasione, poichè consta che qualche volta vengono accordati copertoni impermeabili per difendere carichi di lignite, coke, e di altre merci comprese nell'allegato N. 10 che per la loro natura danneggiano i copertoni, si ricorda che l'art. 114 delle Tariffe dà facoltà all'Amministrazione di rifiutare, in questi casi, i copertoni, e s'invitano i Capi Stazione a valersi senz'altro di detta facoltà.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 5.V (SERVIZIO VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 11, 26, 27, 28, 29 e 34

Restituzione carri noleggiati.

(Vedi Ordine di Servizio N. 346-1908).

Con riferimento all'Ordine di Servizio 346-1908, comunico qui in calce i numeri dei carri noleggiati ancora mancanti a completare la restituzione, che avrebbe dovuto essere già ultimata, dei 199 e 185 carri, rispettivamente alle Ditte « Ludewig e Lange » di Berlino e « Compagnie Auxiliaire Internationale de Chemins de Fer » di Bruxelles.

Per i 1080 carri della « Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft » di Vienna, anch'essi in corso di restituzione, verranno pubblicati col prossimo *Bollettino* i numeri di quelli ancora mancanti, che ammontano a 600 circa.

Confermando che l'Amministrazione è esposta a gravi penalità in caso di ritardo nella restituzione dei carri in questione, interesso il personale tutto a curare con ogni mezzo il sollecito invio a vuoto dei carri stessi alle località di concentramento, seguendo le norme stabilite dal citato Ordine di Servizio 346-1908.

Rammento inoltre il divieto di utilizzare i carri stessi sia per l'estero che per l'interno, ed avverto che verranno puniti con multa i Dirigenti di quelle stazioni che si rendessero colpevoli di indebite utilizzazioni od ingiustificate giacenze dei carri in parola, tenendo responsabili delle perdite, cui dovrà sottostare l'Amministrazione, anche coloro che avrebbero dovuto sorvegliare l'operato delle stazioni.

Carri noleggiati della "Ludewig e Lange" di Berlino, mancanti a completare la restituzione.

03310 – 03331 – 03343 – 03345 – 03354 – 03355 – 03402 – 03410 – 03418 – 03420 – 03435 – 03445 – 03449 – 03450 – 03456 – 03605 – 03616 – 04619 – 03623 – 03630 – 03636

Totale 21 carri.

Carri noleggiati della "Compagnie Auxiliaire" di Bruxelles, mancanti a completare la restituzione.

01 - 04 - 06 - 09 - 023 - 037 - 040 - 042 - 047 - 054 - 056 - 058 - 060 - 0168 - 0170 - 0172 - 0174 - 0176 - 0177 - 0179 - 0181 - 0184 - 0185 - 0191 - 01204 - 01209 - 01219 - 01227 - 01228 - 01239 - 01242 - 01245 - 01247 - 01256 - 01257 - 01260 - 01267 - 01275 - 01276 - 01292 - 01298 - 01299 - 02003 - 02012 - 02025 - 02043 - 02046 - 02060 - 02073 - 02076 - 02090 - 02098 - 02105 - 02122 - 02131 - 02132 - 03502 - 03508 - 03510 - 03512 - 24022 - 24032 - 24106 - 24119 - 24120 - 24125 - 24131 - 24143 - 24178 - 24183.

Totale 70 carri.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

Anno II - 1909

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. **4,00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti.	„ **8,00**

Anno II - N. 5

4 Febbraio 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata:*

Roma, febbraio 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Errata-Corrige

Ordine di Servizio N. 5v -09 (Boll. 4-09). Nell'elenco dei 21 carri della Ludevig e Lange, mancanti a completare la restituzione, invece di « 04619 », leggasi : « 03619 ».

Ordine di Servizio N. 27-09 (Boll. 4-09). La parentesi della 4a linea del punto 3 (2 % ovvero 0,15 d'aumento per lira d'imposta), va sostituita colla seguente: (*0,15 ovvero 2|100 d'aumento per lira d'imposta*). Al 2° capoverso del punto 4°, dopo la citazione « Servizio II », aggiungere le seguenti parole : « *ed in base al nuovo prontuario che verrà pubblicato e distribuito a cura di detto Servizio* ».

Regio Decreto N. *804 del 26 novembre 1908, che approva il regolamento per la concessione delle carte di libera circolazione e dei biglietti di viaggi gratuiti ed a prezzo ridotto* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto l'articolo 83 della legge 7 luglio 1907, numero 429, riguardante l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private;

Vista la legge 9 luglio 1908, n. 406, riguardante la concessione di carte di libera circolazione, di biglietti gratuiti ed a prezzo ridotto;

Udito il parere del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È approvato l'annesso regolamento, visto d'ordine Nostro dai ministri proponenti, che disciplina la concessione di carte di libera circolazione, e di biglietti gratuiti ed a prezzo ridotto, in applicazione della legge 9 luglio 1908, N. 406.

Art. 2.

Il detto regolamento entrerà in vigore a cominciare dal 1° gennaio 1909.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, N. 20 del 25, gennaio 1909.

Art. 3.

Con altro Reale decreto verranno approvate le norme per la concessione di compartimenti riservati.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 novembre 1908.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI
BERTOLINI
CARCANO

Visto, *il guardasigilli*: ORLANDO.

REGOLAMENTO

per la concessione delle carte di libera circolazione e dei biglietti per viaggi gratuiti ed a prezzo ridotto, in applicazione della legge 9 luglio 1908 n. 406.

PARTE I.

Disposizioni generali.

Art. 1.

La libera circolazione ed i viaggi gratuiti ed a prezzo ridotto sulle Ferrovie dello Stato, ammessi dalla legge 9 luglio 1908 n. 406, sono autorizzati per mezzo di biglietti speciali e cioè: carte di libera circolazione, biglietti gratuiti e biglietti a tariffa differenziale *C* per un solo viaggio, indicati nel regolamento per la concessione dei biglietti di servizio approvato con Decreto Reale del 29 giugno 1905, finchè questo rimarrà in vigore e successivamente nel regolamento per l'applicazione della legge 7 luglio 1907, n 429 e per mezzo di biglietti, pure speciali, a tariffa ridotta del 75 %.

Per l'uso delle carte di libera circolazione e dei biglietti gratuiti ed a tariffa differenziale *C* valgono le norme stabilite dal regolamento suddetto.

Ai biglietti a tariffa differenziale *C* ed a quelli a tariffa ridotta del 75 % si applicano l'imposta erariale e la sovraimposta di cui le leggi 14 giugno 1874 n. 1945, serie 2ª e 29 marzo 1900, n. 101.

Art. 2.

Per la risoluzione dei casi, in cui l'applicabilità del presente regolamento apparisca dubbia, decide il ministro dei lavori pubblici.

Art. 3.

Spetta alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato lo stabilire la forma e provvedere alla stampa ed alla fornitura delle carte di libera circolazione e dei biglietti di viaggio di qualsiasi serie.

Il rilascio delle carte di libera circolazione e dei biglietti gratuiti ed a tariffa ridotta, di cui all'art. 1, sarà fatto dalla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, la quale potrà anche, incaricarne uffici dipendenti.

Art. 4.

Le carte di libera circolazione danno diritto a viaggiare in tutti i sensi sull'intera rete o sulle linee in esse indicate.

I biglietti di viaggio danno diritto a viaggiare una sola volta sulle linee in essi indicate e con l'adempimento delle formalità e degli obblighi stabiliti per i viaggiatori ordinari, di quelli risultanti dal presente regolamento, nonchè di quelli che figurano sui biglietti stessi, o sui libretti che li contengono.

I titolari di carte di libera circolazione o di biglietti di viaggio gratuiti od a prezzo ridotto possono viaggiare con tutti i treni ordinari aventi carrozze della classe indicata sul biglietto, salvo le speciali limitazioni contenute nel presente regolamento od indicate sui biglietti.

Art. 5.

I titolari di biglietti a prezzo ridotto debbono pagare per l'intero viaggio (d'andata o di andata e ritorno secondo che il biglietto sia di sola andata o di andata e ritorno) all'atto della partenza dalla prima stazione indicata dal biglietto.

I ragazzi di età compresa fra i 3 ed i 7 anni pagano la metà del prezzo ridotto.

I titolari di carte di libera circolazione o di biglietti, valevoli per la prima classe, possono prender posto nei coupès a letto, nelle carrozze a letto e nelle carrozze-salone dei treni ordinari, mediante il pagamento del supplemento stabilito, a condizione però che vi siano posti disponibili, dopo soddisfatte le domande dei viaggiatori con biglietto ordinario.

Non possono prender posto nei treni di lusso a meno di speciale autorizzazione della Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato.

Salvo le disposizioni dell'art. 15 non è permesso ai titolari di concessioni gratuite di passare da una classe ad un'altra superiore, neppure con pagamento della differenza, a meno che non figuri speciale autorizzazione sul biglietto.

Art. 6.

I biglietti per un solo viaggio possono dar diritto a fermate nelle stazioni intermedie nel viaggio di andata e in quello di ritorno secondo apposite norme.

Art. 7.

Qualora avvenga lo smarrimento di una carta di libera circolazione, di un libretto o di un biglietto di viaggio, la persona, a cui è intestato, dovrà farne subito denuncia alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato per i provvedimenti da adottarsi allo scopo di impedirne abusive utilizzazioni.

Se lo smarrimento di un biglietto avviene durante il viaggio il portatore ne deve dare avviso alla prima stazione di fermata del treno. Tale denuncia non assolve il portatore dall'applicazione delle disposizioni in vigore per i viaggiatori sprovvisti di regolare biglietto e non dà diritto a reclamare il rimborso delle somme eventualmente pagate.

Non si possono emettere duplicati di libretti o di biglietti smarriti: sono ammessi solo quelli delle carte di libera circolazione, con le debite cautele.

Art. 8.

Non è consentito il cumulo delle concessioni; non è ammesso di rinunciare ad una concessione in favore di altra persona; di fruire in un dato anno la concessione eventualmente non goduta nell'anno precedente, nè di godere in un anno quella che potrebbe spettare nell'anno seguente.

Art. 9.

Le persone che utilizzassero carte di libera circolazione, biglietti di viaggio, o buoni bagaglio con traccie di alterazione, scaduti di validità, rilasciati a favore di altri, o che comunque si rendessero responsabili di abusi od irregolarità, saranno assoggettate alle penalità stabilite dall'art. 10 delle Tariffe e Condizioni dei trasporti ed alle altre comminate dalle Leggi e dai Regolamenti vigenti in materia. Il biglietto sarà loro ritirato.

Quando l'abuso o la irregolarità si verificasse per parte di un impiegato dello Stato o di persone di sua famiglia, ne sarà data partecipazione all'Amministrazione da cui l'impiegato dipende, per le misure disciplinari che fosse eventualmente il caso di prendere, e ciò indipendentemente dall'applicazione delle penalità di cui al precedente comma.

PARTE II.

Concessioni in favore dei Senatori del Regno e Deputati alla Camera.

(Art. 3 della legge 9 luglio 1908 n. 406).

Art 10.

La Direzione dell'Ufficio di Questura del Senato del Regno invierà, in tempo debito, alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato l'elenco dei Senatori al 1° gennaio 1909 e successivamente comunicherà gli elenchi delle variazioni che avverranno per nuove nomine, decessi, ecc.

Altrettanto dovrà fare la Direzione dell'Ufficio di Questura della Camera per i Deputati in funzione al 1° gennaio 1909 comunicando pure successivamente gli elenchi delle variazioni che avverranno per dimissioni, decessi, nuove elezioni, ecc.

Ogni volta che avvengono le elezioni generali, la predetta Direzione dell'Ufficio di Questura della Camera, dovrà inviare alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato l'elenco dei Deputati, nuovi eletti, aventi diritto alla concessione dei biglietti gratuiti e provvederà poi all'invio degli elenchi di variazioni, come sopra è disposto.

Art. 11.

Agli effetti delle concessioni di biglietti gratuiti per i Senatori del Regno e per i Deputati, l'anno decorrerà dalla data delle elezioni generali.

Avvenendo che la Camera venga sciolta prima dello spirare dell'anno le concessioni in corso cesseranno di aver validità il giorno precedente a quello delle elezioni generali.

Anche i biglietti eventualmente già staccati o parzialmente usati cesseranno di aver vigore alla data anzidetta.

In caso di nuove nomine la validità dei biglietti per il primo anno decorrerà dalla data di queste fino al termine dell'anno in corso della legislatura.

Per la presente legislatura l'anno sarà computato dal 1° gennaio 1909.

Art. 12.

I Senatori e Deputati compresi negli elenchi, che saranno trasmessi dalle rispettive Direzioni degli Uffici di Questura, riceveranno, a mezzo delle Direzioni stesse, un libretto a matrice contenente N. 12 biglietti di viaggio di 1ª classe, N. 6 biglietti di viaggio di 2ª classe, nonchè N. 6 scontrini valevoli ciascuno di essi pel trasporto gratuito di un massimo di kg. 100 di bagaglio, corrispondente all'insieme delle concessioni annuali ammesse dalla legge.

Art. 13.

Ciascun biglietto di viaggio dà diritto ad un viaggio, per una sola persona, di andata da o per Roma, e il titolare avrà facoltà:

a) di effettuare N. 4 fermate intermedie;

b) di percorrere le vie facoltative che sono ammesse per i viaggiatori ordinari, senza pagamento di alcuna differenza;

c) di valersi di tutti indistintamente i treni, eccezione fatta per quelli di lusso.

I buoni bagaglio devono essere usufruiti in appoggio alle tessere personali dei Senatori o Deputati, od ai biglietti di viaggio di cui sopra.

Art. 14.

Il Senatore o Deputato dovrà firmare il biglietto ed indicare sul medesimo, sulla matrice e sul tagliando:

a) Il cognome e nome della persona che deve usufruirne;

b) la stazione di arrivo e di partenza, delle quali una deve sempre essere Roma;

c) la data dello stacco del biglietto.

Art. 15.

E' data facoltà al portatore di un biglietto di 2ª classe di prendere posto in 1ª classe contro pagamento dell'intiera differenza di prezzo a tariffa ordinaria.

Art. 16.

Alla scadenza della validità o anche prima, quando per un motivo qualsiasi venga a mancare la ragione per cui i Senatori e Deputati hanno diritto alle concessioni, i libretti dovranno essere restituiti rispettivamente alle Direzioni degli Uffici di Questura del Senato del Regno e della Camera dei Deputati, e da queste essere inviati alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato al più tardi entro un mese.

PARTE III.

Concessioni in favore di giornalisti.

(*Art. 4 della legge 9 luglio 1908 n. 406*).

Art. 17.

Le concessioni di biglietti di cui all'articolo 4 della legge n. 406 del 9 luglio 1908, possono essere accordate solo ai *giornalisti-professionisti* e cioè a quelle persone che, in qualità di direttori, o redattori, o corrispondenti di giornali, fanno del giornalismo la loro professione *abituale, unica o principale e retribuita.*

Art. 18.

Agli effetti dell'articolo precedente verrà formato ogni anno l'elenco dei giornali italiani, con l'indicazione per ciascuno di essi dei nomi dei direttori, redattori e corrispondenti, ai quali possono essere accordati i biglietti.

La formazione dell'elenco verrà regolata in base ai seguenti criteri:

non saranno ammessi che i giornali che si pubblicano senza interruzione da un anno almeno;

il numero dei direttori, redattori e corrispondenti da ammettersi al godimento delle concessioni verrà determinato in relazione all'importanza rispettiva dei singoli giornali, avendo presente:

che pei *giornali politici quotidiani* potranno ammettersi al massimo trenta fra direttore e redattori e quindici corrispondenti;

che pei *giornali politici periodici* potranno ammettersi al massimo tre fra direttore e redattori, se i giornali si pubblicano almeno 2 volte la settimana; uno e cioè il solo direttore se la pubblicazione avviene a maggiore intervallo di tempo, ma non oltre il mese;

che per le *Riviste* più importanti di carattere politico, scientifico, artistico. letterario o didattico, escluse quindi quelle di mode, *rèclame*, borsa, sport, enigmi e quelle di indole confessionale, potranno ammettersene tre al massimo.

Un giornale potrà considerarsi quotidiano anche se non esce la domenica.

Nell'elenco potranno essere compresi anche giornalisti che non facciano parte della redazione di un singolo giornale, purchè sia rigorosamente provato che si trovano nelle condizioni volute dall'articolo 17.

Art. 19.

L'incarico di formare l'elenco di cui all'articolo precedente è deferito ad una Commissione, composta:

a) di un Membro del Consiglio di Amministrazione
b) del Capo del Segretariato, o chi per esso
c) del Capo dell' Ufficio biglietti, o chi per esso

} delle Ferrovie dello Stato

d) di due Funzionari dello Stato, delegati annualmente uno dal Ministro dell'Interno, l altro dal Ministro del Lavori Pubblici;

e) di due rappresentanti della stampa, nominati ogni triennio dai Sodalizi della stampa italiana.

La presidenza della Commissione sarà tenuta dal Membro del Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

La Commissione si riunirà in Roma, presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, due volte l'anno, e cioè in novembre o dicembre per la formazione dell'elenco da servire per l'anno successivo ed in maggio o giugno per le eventuali variazioni.

Le domande d'inscrizione nell'elenco devono essere rivolte dalle Direzioni dei giornali alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, e devono contenere tutte le informazioni che valgano a mettere la Commissione in grado di prendere le sue decisioni.

I giornalisti di cui all' ultimo capoverso dell'articolo precedente, dovranno inviare le loro domande, debitamente documentate, direttamente alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato.

Art. 20.

I giornalisti professionisti, già inscritti nell'elenco generale, i quali abbiano dovuto sospendere le loro funzioni di direttori, redattori o corrispondenti, conserveranno il titolo alle concessioni per l'anno nel quale vennero inscritti, salvo il caso di abbandono definitivo della professione di giornalista.

Art. 21.

Per ottenere le concessioni di viaggio il giornalista regolarmente inscritto nell' elenco di cui all' articolo 18, deve farne domanda alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, corredando la domanda stessa della propria fotografia, da lui firmata sul davanti.

La Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, rilascierà all' interessato, dietro rimborso della spesa, un libretto formato da una copertina con la fotografia, di cui sopra, nella quale

sarà apposto il bollo delle ferrovie, e di quattro biglietti di andata e ritorno, valevoli entro l'anno solare e che daranno diritto al giornalista di viaggiare nella classe che egli sceglierà, col ribasso del 75 %.

Il pagamento del viaggio di andata viene fatto separatamente da quello di ritorno; a tale scopo i quattro biglietti di viaggio sono formati da otto scontrini.

Per fare uso di uno scontrino di viaggio il giornalista, prima di presentarlo alla biglietteria, deve riempire la matrice ed il tagliando con le indicazioni richieste della classe, del percorso e della data e deve apporre la propria firma nel tagliando.

Per la rinnovazione annuale della concessione può essere utilizzata la copertina del libretto che ha servito nell'anno precedente, la quale, in tal caso, dovrà essere allegata alla nuova richiesta.

Art. 22.

Le concessioni di cui sopra possono essere accordate anche a favore dei direttori e redattori dei più importanti giornali *politici* esteri.

In relazione alla maggiore o minore importanza del giornale estero, il numero dei direttori e redattori, che potranno fruire delle concessioni, sarà da uno a cinque.

I corrispondenti dall' Italia di importanti giornali esteri sono pure ammessi al beneficio delle concessioni dei biglietti.

I direttori, i redattori, e i corrispondenti dall' Italia di giornali esteri per aver titolo alla concessione devono trovarsi nelle condizioni prescritte dal precedente art. 17.

Le domande dei biglietti a favore di direttori, di redattori e di corrispondenti dall' Italia di giornali esteri, con le notizie e documenti giustificativi, devono essere rivolte alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, cui spetta di decidere in merito all'accoglimento delle domande stesse, sopra parere di una Commissione composta di due funzionari delle Ferrovie e di un funzionario delegato annualmente dal Ministro degli Affari esteri.

Qualora i direttori e redattori di giornali esteri (sempre dentro i limiti stabiliti da uno a cinque) non credessero di

fruire di tutte le concessioni ammesse dalla Legge, e si limitassero a chiedere la facilitazione per un solo viaggio, invece del libretto sarà loro rilasciato dalla Direzione Generale un biglietto speciale a tariffa ridotta del 75 %.

Le relative domande, debitamente documentate e con la indicazione dell'itinerario, dovranno essere trasmesse alla Direzione Generale delle Ferrovie, la quale, provvederà, sentito il parere della Commissione.

Art. 23.

I giornalisti italiani inscritti nell'elenco di cui all'art. 18 e quelli di cui all'articolo precedente possono ottenere, per la loro famiglia, un biglietto di andata e ritorno a tariffa ridotta (differenziale *C*) come all'art. 6 della legge.

Per ottenere tale concessione in favore della famiglia, i giornalisti ne faranno richiesta alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, od eventualmente agli Uffici Compartimentali che fossero da essa a ciò delegati, allegando la situazione anagrafica.

Il biglietto a tariffa ridotta sarà rilasciato con la classe in bianco, perchè possa essere stabilita dal giornalista a sua scelta, e con la indicazione del nome di questo ultimo e del numero e qualità delle persone che debbono viaggiare.

La concessione è unica ed indivisibile per le persone di famiglia che debbono viaggiare e non sono consentite nè variazioni, nè sostituzioni, nè, eventualmente, rimborsi.

I membri delle famiglie dei giornalisti che possono fruire della concessione ammessa dalla Legge sono i seguenti:

a) moglie,

b) figli fino a 25 anni,

c) figlie nubili o vedove purchè queste ultime siano conviventi a carico del giornalista,

d) genitori del giornalista, se conviventi,

e) due persone di servizio al massimo,

g) fratelli minorenni e sorelle nubili conviventi a carico di giornalisti non ammogliati.

Art. 24.

Tutti i biglietti, in qualunque epoca dell'anno siano chiesti o rilasciati, avranno la scadenza fissa improrogabile del 31 dicembre dell'anno dell'emissione.

Quelli non utilizzati a tale data dovranno esser subito rinviati alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato.

Art. 25.

I biglietti concessi ai giornalisti con la riduzione del 75% sono soggetti alle stesse norme in vigore pei viaggi degli impiegati governativi (concessione speciale *C*) per quanto riguarda la validità, le fermate intermedie, gli istradamenti, le vie facoltative, le eventuali deviazioni ed i passaggi di classe.

I biglietti a tariffa ridotta per le famiglie sono soggetti alle norme del regolamento richiamato nell'art. 1.

PARTE IV.

Concessioni " ad personam „ in favore di funzionari del cessato R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, del personale stabile rimasto definitivamente presso le Società già esercenti le Reti Mediterranea, Sicula e Meridionale, del già R. Commissariato e delle Amministrazioni che esercitarono le linee dello Stato anteriormente al 1° luglio 1885.

(Art. 5 della legge 9 luglio 1908, n. 406).

Art. 26.

La Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato per l'applicazione dell'art. 5 della legge ed in relazione al disposto dell'art. 7 della convenzione approvata con legge 15 luglio 1908, n. 324, formerà gli elenchi:

a) dei funzionari del cessato Regio Ispettorato Generale, inscritti nei ruoli dell'Amministrazione centrale dei Lavori Pubblici che non siano addetti a servizi ferroviari, e del personale stabile rimasto definitivamente presso le Società già esercenti e

Reti Mediterranea e Sicula, con l'indicazione del grado che i funzionari ed il personale suddetto avevano al 30 giugno 1905;

b) del personale stabile rimasto definitivamente presso la Società delle Ferrovie Meridionali, con l'indicazione del grado che i singoli agenti avevano al 30 giugno 1906;

c) dei funzionari ed agenti a riposo del già R. Commissariato e delle Amministrazioni che esercitarono le linee dello Stato anteriormente al 1° luglio 1885.

Il Ministero dei Lavori Pubblici (Segretariato Generale) e le Società esercenti le Reti Mediterranea, Sicula e Meridionale dovranno comunicare di volta in volta alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato tutte le variazioni che avverranno dal 1° gennaio 1909 nel personale sopracitato comma *a*) e *b*) per collocamenti a riposo, in aspettativa o in disponibilità, per decessi, dimissioni, licenziamenti, ecc.

Art. 27.

Ai funzionari, compresi nel precedente articolo, di grado non inferiore ad Ispettore se in servizio, a Ispettore Principale, se a riposo — salvo quanto a tale riguardo fosse per disporre diversamente il regolamento per l'applicazione della legge 7 luglio 1907, n. 429 — potranno essere concesse carte di libera circolazione di 1ª classe, valevoli per la intera rete o per un determinato percorso nel modo e nella misura ammessi rispettivamente per i funzionari in servizio od a riposo delle Ferrovie dello Stato.

Per i funzionari del cessato R. Ispettorato non appartenenti al ruolo di vigilanza dell'Ufficio speciale delle ferrovie concesse all'industria privata, e per quelli sociali che sono rimasti definitivamente presso le Società già esercenti le reti Mediterranea e Sicula le carte di libera circolazione dovranno esser concesse in relazione al grado che essi avevano al 30 giugno 1905 e, per quelli rimasti presso la Società delle Ferrovie Meridionali, al 30 giugno 1906.

Al personale indicato nel precedente articolo a seconda che sia in servizio, in disponibilità, in aspettativa od a riposo, — avuto riguardo al grado risultante dagli elenchi di cui al precedente articolo — ed alle rispettive famiglie sono fatte le

concessioni di biglietti gratuiti od a prezzo ridotto accordate, in base alla legge 7 luglio 1907, n 429, agli agenti delle Ferrovie dello Stato che si trovino in uguali condizioni.

Art. 28.

Le richieste di carte di libera circolazione devono essere rivolte alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato:

a) per i funzionari in servizio, dall'Amministrazione dalla quale essi dipendono (Ministero dei Lavori Pubblici o Direzioni Generali delle Società già esercenti le Reti Mediterranea, Sicula e Meridionale);

b) per i funzionari a riposo, dagli stessi aventi diritto.

Le richieste di biglietti per un solo viaggio pei funzionari ed agenti e per le loro famiglie dovranno essere rivolte alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato od all'Ufficio da questa delegato al rilascio.

Le richieste di biglietti per le persone di famiglia dovranno essere accompagnate dai relativi stati di famiglia, corredati dai necessari documenti, ogni qualvolta ciò sia prescritto dalla Direzione Generale predetta.

PARTE V.

Tariffa differenziale C.

(art. 6 della legge 9 luglio 1908 n. 406).

Art. 29.

Col 1° gennaio 1909 entrerà in vigore la tariffa differenziale *C*, già pubblicata dalla Direzione Generale delle Ferrovie di Stato, da applicarsi ai viaggi di tutte le persone che hanno diritto a fruirne in base all'art 6 della legge.

All'infuori dei prezzi della tariffa null'altro è mutato alle attuali condizioni con le quali si applica la Concessione.

PARTE VI.

Disposizioni concernenti le concessioni previste dalle tabelle A, B, e C annesse alla legge 9 luglio 1908 n. 406.

I. — Medici incaricati della campagna antimalarica.

Art. 30.

Il Ministero dell' Interno comunicherà annualmente alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato l'elenco dei medici adibiti, per ragioni di assistenza sanitaria o di studio, alla profilassi della malaria durante la campagna antimalarica per gli anni dal 1909 a tutto il 1912, e ciò agli effetti delle concessioni di cui al punto 2 della tabella *B* annessa alla legge.

In detto elenco dovrà essere indicata per ciascun medico la zona o regione, o le zone o regioni, nelle quali il medesimo dovrà prestare l'opera di assistenza sanitaria e compiere gli studi.

Il percorso della carta di libera circolazione dovrà essere limitato alle linee contenute in dette zone o regioni ed a quelle di collegamento delle medesime colla sede alla quale il medico debba far capo per ragioni di ufficio o di studio; sede che dovrà pure essere indicata nell'elenco di cui sopra.

I limiti di tempo per ciascuna concessione non dovranno estendersi oltre quanto sia necessario per il compimento dell'opera di assistenza o di studio.

I medici ammessi alla concessione non potranno superare il numero di 50, per 40 dei quali la concessione non durerà più che dal 15 giugno al 15 dicembre, e per gli altri dieci potrà essere estesa a tutto l'anno.

II. — Persone che debbono viaggiare in adempimento di incarichi ben precisati in conseguenza di contratti e per altri motivi interessanti l'Amministrazione ferroviaria.

Art. 31.

Le carte di libera circolazione ed i biglietti per un solo viaggio, che possono essere concessi in base ai punti 3° della

tabella *B* e 1° della tabella *C* allegate alla legge, si accordano solamente ed esclusivamente quando, a giudizio della Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, esistano i motivi a giustificazione indicati dalla legge.

Spetta alla Direzione Generale stessa lo stabilire, in relazione alle speciali condizioni del caso, il tempo ed il percorso per i quali debbono essere valevoli le carte di libera circolazione ed i biglietti stessi.

La classe da assegnarsi sarà stabilita in rapporto alla condizione delle persone alle quali vengono accordati i biglietti ed in analogia, laddove è possibile, al trattamento usato agli agenti ferroviari e dello Stato.

III. — Prefetti e Sottoprefetti.

Art. 32.

Per il rilascio delle carte di libera circolazione di cui ai punti 7 ed 8 della tabella *B* della legge, il Ministero dell'Interno invierà in tempo debito alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato gli elenchi di tutti i Prefetti e Sottoprefetti del Regno con l'indicazione della residenza e dei percorsi per i quali in base alla legge dovranno esser valevoli le carte; e cioè:

per i Prefetti, le linee comprese nella rispettiva provincia, con gli allacciamenti per i capoluoghi delle provincie limitrofe e con la capitale;

per i sottoprefetti, le linee del rispettivo circondario, con l'allacciamento al capoluogo della provincia.

Le carte di libera circolazione saranno di 1ª classe.

IV. — Agenti doganali e famiglie.

Art. 33.

In applicazione del punto 3° della tabella *C*, annessa alla Legge n. 406 del 9 Luglio 1908, agli agenti doganali e loro famiglie, assegnati in modo continuativo ad Uffici esistenti

presso le stazioni ferroviarie, può essere concesso annualmente un biglietto gratuito sulle ferrovie dello Stato. La concessione è unica, sia essa fruita solo dall'agente o dalla di lui famiglia o dal primo e da quest'ultima cumulativamente.

Art. 34.

Agli effetti di cui all'articolo precedente sono considerati come agenti doganali i funzionari inscritti nel ruolo organico del personale delle dogane, approvato con legge 5 luglio 1908 n. 400, che siano assegnati in modo continuativo ad uffici esistenti presso le stazioni ferroviarie e che si trovino in immediati, necessari e continui rapporti di servizio, inerenti al traffico, col personale ferroviario.

Art. 35.

La concessione è ammessa solo a favore di quegli agenti che da sei mesi almeno prestino effettivo e continuato servizio negli uffici di dogana, esistenti presso le stazioni ferroviarie, restandone assolutamente esclusi tutti coloro che vengono destinati agli uffici medesimi in via provvisoria.

Il personale che può fruire della concessione è il seguente:

Direttori, cioè Capi delle Direzioni doganali nelle cui giurisdizioni sono le stazioni delle ferrovie dello Stato dove esistono uffici di dogana;

Commissari di 1ª e 2ª categoria
Ricevitori
Cassieri
Magazzinieri
Ufficiali (1)
Volontari
Aiutanti
} degli uffici di dogana esistenti presso le stazioni delle FF. SS.

Art. 36.

Agli effetti di cui all'art. 35 la famiglia s'intende costituita come segue:

a) moglie;

b) figli fino a 25 anni;

(1) Si intende non del Corpo armato, ma impiegati negli Uffici e addetti alle stazioni.

c) figlie nubili o vedove purchè risulti per queste ultime la convivenza a carico dell'agente;

d) genitori dell'agente purchè conviventi con questo ultimo;

e) due persone di servizio al massimo per gli agenti ai quali spetta la 1ª classe ed una sola per gli altri;

f) fratelli minorenni e sorelle nubili conviventi a carico di agenti doganali non ammogliati.

Art. 37.

Il Ministero delle Finanze e la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato stabiliranno d'accordo l'elenco degli uffici esistenti presso le stazioni delle Ferrovie dello Stato, ai quali può essere applicato il trattamento di cui all'art. 33.

In detti elenchi figureranno per ogni singolo ufficio doganale tutti gli agenti ai quali possono essere accordati i biglietti con i rispettivi stati di famiglia.

I Direttori delle singole dogane comunicheranno, poi, prontamente per lettera all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato tutte le variazioni che si verificheranno per soppressione od istituzione di nuovi uffici, per trasferimenti, collocamenti in aspettativa, disponibilità, o riposo, licenziamenti, ecc. degli agenti addetti ai singoli uffici, nonchè quelle che avverranno nella costituzione delle famiglie degli agenti medesimi.

L'Amministrazione delle Ferrovie potrà richiedere la rinnovazione degli stati di famiglia dei singoli agenti ogni qualvolta lo riterrà opportuno.

Art. 38.

La concessione è ammessa esclusivamente per quei viaggi che gli agenti e le loro famiglie debbono eseguire a proprie spese, e cioè per congedo, per ragioni di famiglia, ecc. e non mai per i viaggi la cui spesa è soggetta a rimborso da parte dello Stato.

Art. 39.

Le richieste di biglietti, debitamente firmate dal Direttore della dogana, da cui dipende l'ufficio al quale appartiene il

richiedente, devono essere inviate alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, od all' Ufficio Compartimentale che sarà da essa designato, e devono contenere:

l' indicazione esatta e dettagliata del percorso pel quale il biglietto deve essere valevole;

il nome e cognome e la qualifica dell' agente cui il biglietto deve rilasciarsi.

Dovranno contenere inoltre una dichiarazione esplicita del Capo d' ufficio che il richiedente usufruirà della concessione per i viaggi, di cui all'articolo precedente e che non ha ancora avuto il biglietto di viaggio per l'anno in corso.

Se la richiesta contempla anche persone di famiglia, dovrà contenere l'indicazione del nome, del grado di parentela e dell' età delle persone da comprendere nel biglietto, con la conferma dello stato di convivenza dei genitori, dello stato nubile o dello stato di vedovanza e convivenza a carico per le figlie, e della convivenza a carico pei fratelli minorenni e per le sorelle nubili.

Non potranno farsi richieste, se non per domestici che, a dichiarazione del Direttore della dogana, siano regolarmente inscritti, almeno da tre mesi, nel libretto ferroviario della famiglia dell' impiegato.

Art. 40.

I biglietti potranno rilasciarsi solo per viaggi dalla residenza normale dell' agente ad altra località *e viceversa.*

Art. 41.

La classe per la quale dovranno rilasciarsi i biglietti è quella che spetta al funzionario quando recasi in missione, giusta le disposizioni del Regio Decreto in data 25 agosto 1863 N. 1446.

Art. 42.

Con la firma delle relative richieste, prescritta dall'art 39 di questo regolamento, i Direttori di Dogana assumono la re-

sponsabilità delle indicazioni e dichiarazioni in esse esposte dai dipendenti agenti, e ne rispondono personalmente in confronto dell'Amministrazione ferroviaria.

Conseguentemente sono ad essi applicabili le disposizioni di cui all'ultimo comma dell'art. 83 della legge 7 luglio 1907, N. 429 a carico di quei funzionari che rilascino biglietti gratuiti di viaggio a persone che non ne abbiano diritto.

V. — Concessioni « ad personam » in favore dei funzionari dell'Amministrazione Centrale dei Lavori Pubblici e dei funzionari, commessi ed agenti del Senato del Regno e della Camera dei Deputati e rispettive famiglie.

Art. 43.

Per provvedere al rilascio dei biglietti gratuiti che possono essere concessi *ad personam* ai funzionarii dell'Amministrazione Centrale dei Lavori Pubblici e rispettive famiglie ed ai funzionari, commessi ed agenti del Senato del Regno e della Camera dei Deputati e rispettive famiglie, di cui al punto 5 della tabella *C* della legge, il Ministero dei Lavori Pubblici (Segretariato Generale) e le Direzioni degli Uffici di Questura del Senato del Regno e della Camera dei Deputati dovranno inviare alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato gli elenchi di tutto il personale, avente titolo alle concessioni, che era in servizio al 9 luglio 1908.

Detti elenchi devono contenere l'indicazione del grado dei funzionari, commessi ed agenti sopracitati e ad essi dovranno essere allegati gli stati di famiglia di ciascuno.

In seguito, dovranno essere, di volta in volta, comunicate alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato tutte le variazioni che avverranno per trasferimenti ad altri Uffici, dimissioni, collocamenti a riposo, in disponibilità ed in aspettativa, licenziamenti di funzionari, commessi ed agenti sopraindicati e le variazioni nella composizione delle loro famiglie. Ogni biennio, poi, dovranno essere inviati alla predetta Direzione Generale gli stati di famiglia di ciascuno degli impiegati sopra nominati.

Art. 44.

I membri delle famiglie di funzionari, commessi ed agenti di cui al precedente articolo, che potranno fruire delle concessioni sono i seguenti:

a) moglie,

b) figli fino a 25 anni,

c) figlie nubili o vedove purchè risulti per queste ultime la convivenza a carico del funzionario, commesso od agente,

d) genitori del funzionario, commesso od agente, semprechè siano conviventi,

e) due persone di servizio al massimo per i funzionari ai quali compete la 1ª classe ed una sola per gli altri,

f) fratelli minorenni e sorelle nubili conviventi a carico di funzionari, commessi ed agenti non ammogliati.

Art. 45.

Le richieste dei biglietti devono essere rivolte alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato dal Ministero dei Lavori Pubblici (Segretariato Generale) e dalle Direzioni degli Uffici di Questura del Senato del Regno e della Camera dei Deputati, ciascuno rispettivamente per i propri impiegati.

Art. 46.

La classe dei biglietti sarà:

a) per i funzionari dell'Amministrazione Centrale dei Lavori Pubblici quella che spetta al funzionario in base all'Ordine di Servizio del Ministro dei LL. PP. in data 11 novembre 1899,

b) per i funzionari commessi ed agenti del Senato del Regno e della Camera dei Deputati:

la 1ª classe	per		i funzionari che hanno stipendio non inferiore a L. 3000,
la 2ª	»	»	i funzionari che hanno stipendio inferiore a L. 3000,
la »	»	»	gli uscieri, guardaportoni e capi e sotto capi elettricisti e sorveglianti di commessi,
la 3ª	»	»	i commessi e gli altri agenti in genere.

VI. — Disposizioni relative alle richieste dei biglietti.

Art. 47.

Le richieste per le concessioni contemplate nelle tabelle annesse alla legge n. 406 del 9 luglio 1908, delle quali non è fatto cenno negli articoli precedenti del presente Regolamento, devono essere inviate in tempo debito alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, nei modi di cui appresso:

TABELLA A.

Per le persone indicate al punto 1° — direttamente dalle interessate;
» » » » 2° — dal Ministero della R. Casa;
» » » » 3° — dalla Direzione degli Uffici di Questura della Camera dei Deputati;
» » » » 4° — dai singoli Ministeri a cui appartengono i Sottosegretari di Stato;
» » » » 5° — dalla Presidenza dei collegi arbitrali
» » » » 6° — dalla Presidenza del Consiglio Superiore dei lavori pubblici;
» » » » 7° — dalla Direzione degli Uffici di Questura della Camera dei Deputati.

TABELLA B.

Per le persone indicate al punto 1° — dalle Società Concessionarie di linee esercitate dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato;
» » » » 4° — dalla Presidenza del Comitato della Croce Rossa Italiana;
» » ai punti 5° e 6° — dalle Direzioni delle ferrovie o Società di navigazione, italiane ed estere.

TABELLA C.

Per le persone indicate al punto 4° — dalle Direzioni delle ferrovie o Società di navigazione, italiane od estere.

Per gli invitati ad inaugurazioni di nuove linee o di altri impianti ferroviari dello Stato, nonchè a congressi e conferenze, di cui al punto 2° della tabella *C*, la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato provvederà ad inviare i biglietti necessari.

Visto, d'ordine di Sua Maestà
Il Ministro dei Lavori Pubblici
BERTOLINI.

Il Ministro del Tesoro
CARCANO.

Ordine Generale N. 3. (SERVIZIO I).

Movimenti nel personale superiore.

In seguito a deliberazioni prese dal Consiglio di Amministrazione nell'adunanza del 21 gennaio 1909, si portano a conoscenza del personale i seguenti provvedimenti:

A partire dal 10 febbraio 1909, il Sotto Capo Servizio cav. ing. Celestino FASOLINI passerà dal Servizio Centrale VII al Servizio Centrale VIII (Commerciale e Controllo Prodotti), e presso il Servizio stesso presiederà in particolare al ramo commerciale, mentre il Sotto Capo Servizio cav. ing. Rosario FONTANÈLLI presiederà al ramo Controllo Prodotti. In caso di assenza o d'impedimento del Capo del Servizio VIII ciascuno dei due fuuzionari suddetti lo sostituirà per il ramo rispettivamente assegnatogli.

A partire dalla stessa data il Capo Divisione cav. ingegnere Carlo CROVA passerà, con le funzioni di Sotto Capo Servizio, al Servizio Centrale VII. A sostituirlo nella dirigenza della Divisione del Movimento e Traffico della Direzione Compartimentale di Roma è destinato il Capo Divisione cav. ing. Ermanno TALÈNTI.

A partire dal 1° marzo 1909, il Capo Divisione cav. ing. Vittorio LAVIOSA passerà dal Servizio Centrale IV al Servizio Centrale VI (Approvvigionamenti e Magazzini) con le funzioni di Sotto Capo Servizio e con lo incarico di presiedere in particolare al ramo approvvigionamenti, mentre il Sotto Capo Servizio cav. uff. ing. Pietro ZACCHI presiederà al ramo Magazzini. In caso di assenza o d'impedimento del Capo del Servizio VI ciascuno dei due funzionari suddetti lo sostituirà per il ramo rispettivamente assegnatogli.

Ordine di Servizio N. 33. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Applicazione delle tasse di bollo ai reclami.

(Vedi Ordine di Servizio N. 6-1909)

1. Per la retta ed uniforme applicazione del punto N. 3, terz'ultimo capoverso, dell'Ordine di Servizio N. 6 1909, si avverte che nei casi di rimborsi di eccedenze di tasse state riscontrate in sede di controllo e partecipate agli aventi diritto mediante il Mod. I-9, le conseguenti domande presentate dagli interessati a mezzo dell'apposito tagliando di detto modulo, devono essere esenti dalle tasse di bollo.

2. Le predette tasse non sono pure applicabili ai reclami che le Parti, giusta le disposizioni vigenti, possono presentare alle Ferrovie Secondarie ed Imprese di Navigazione (che non rivestono la qualità di pubblica amministrazione) nonchè alle Ferrovie Estere nei casi di trasporti in servizio cumulativo o di corrispondenza fra esse e le Ferrovie dello Stato.

I reclami che a norma delle disposizioni vigenti, possono venir indirizzati alle Amministrazioni sopraindicate con esenzione delle tasse di bollo sono quelli presentati:

Per erronea applicazione di tariffe

a) dei mittenti di spedizioni in porto affrancato dirette alle Ferrovie dello Stato;

b) dai destinatari di spedizioni in porto assegnato in partenza dalle Ferrovie dello Stato.

Per altre anormalità nei trasporti

a) dai mittenti di spedizioni destinate alle Ferrovie dello Stato non giunte a destinazione o non ancora svincolate dai destinatari;

b) dai destinatari di spedizioni in partenza dalle Ferrovie dello Stato e da essi svincolate;

c) dai mittenti di spedizioni in partenza dalle Ferrovie dello Stato non ancora svincolate a destinazione.

Rimangono salvi, beninteso, tutti gli effetti delle cessioni che eventualmente una delle parti facesse dei propri diritti all'altra, nei modi prescritti .

3. Visto che il reclamo in doppio originale è prescritto soltanto per l'eventualità che il reclamante voglia procedere giudizialmente contro l'Amministrazione e che ciò si verifica in un numero limitato dei casi, si autorizzano le stazioni ad osservare d'ora innanzi le seguenti norme:

a) La presentazione dei reclami può farsi mediante un originale in carta da bollo da L. 0,50 ed un esemplare in carta libera;

b) Il Capo stazione appone su entrambi la sua firma, la data di presentazione ed il timbro della stazione, restituisce al reclamante l'esemplare in carta libera e trattiene l'originale in carta bollata dandogli il suo corso regolare;

c) Il reclamante, quando in seguito voglia valersi del diritto di procedere giudizialmente contro l'Amministrazione, deve presentare allo stesso capo stazione l'altro originale del reclamo in carta bollata da L. 0,50 unitamente all'esemplare in carta libera sul quale il capo stazione ebbe ad apporre la sua firma e la data;

d) Il Capo stazione medesimo, riconosciuta l'autenticità del proprio visto e la completa eguaglianza fra il testo del primitivo esemplare in carta libera e quello del nuovo originale in carta da bollo, indica su quest'ultimo la data di presentazione del primitivo originale colla seguente dicitura: « Il primo originale fu presentato il giorno .... », seguito dalla firma e dal timbro della stazione, restituendolo poi al reclamante.

Ordine di Servizio N. 34. (Servizio II).

Cessazione del corso legale delle monete di nichelio puro da centesimi 25.

Giusta il R. Decreto 13 febbraio 1908 N. 54, le monete di nichelio puro da centesimi 25 col millesimo 1902 e 1903 hanno cessato di aver corso legale nel Regno col 31 gennaio 1909.

Per conseguenza tali monete dovranno, d'ora innanzi, essere rifiutate nei pagamenti dovuti a quest'Amministrazione; quelle eventualmente giacenti nelle Casse Compartimentali saranno da presentarsi alle locali Tesorerie che le ammetteranno al cambio, in nuove monete di nichelio puro da 20 centesimi od in monete di bronzo, fino al 31 gennaio 1913, dopo il qual termine s'intendono prescritte.

Ordine di Servizio N. 35. (Servizio VIII).

Trasporti in servizio locale della linea Palermo-Marsala-Trapani e delle linee ex consorziali Venete.

(Vedi Ordine Generale 16-1906 e Ordine di Servizio 15-1908).

In dipendenza della legge 9 luglio 1908, N. 418, sui provvedimenti per le pensioni e per il personale delle Ferrovie dello Stato, pubblicata nel Bollettino Ufficiale N. 31 del 1° agosto 1908, a partire dal 1° gennaio 1909 gli aumenti di tassa, stabiliti dall'art. 22 della legge 29 marzo 1900, N. 101, sono stati - come è noto - estesi ai trasporti su tutte le ferrovie esercitate dallo Stato.

Epperò le sopratasse dovute agli Istituti di previdenza, del 3 % pei viaggiatori, bagagli e trasporti a G. V., e dell'1 % per quelli a P. V. accelerata ed ordinaria, dovranno essere riscosse anche sui trasporti eseguiti in servizio locale delle linee: Palermo-Marsala-Trapani, Vicenza-Cittadella-Treviso, Vicenza-Schio e Padova-Camposampiero-Bassano.

Ordine di Servizio N. 36. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 9, 15 ed al personale delle gestioni

---

Istituzione a S. Remo di una Sezione doganale bagagli e speciale procedura per spedirvi i bagagli dall'estero.

(Vedi Ordini di Servizio N. 51-1907, 168-1908 e 359-1908).

Col giorno 10 febbraio 1909 viene istituita presso la stazione di S. Remo una *Sezione doganale bagagli*, incaricata di

liberare dal vincolo doganale i bagagli registrati per la detta stazione, viaggianti coi convogli diretti, non visitati alle stazioni di confine, o per domanda dei proprietari, o perchè questi, per una qualsiasi ragione, non si prestano a farli visitare nell'intervallo di tempo fra l'arrivo al confine dei convogli dall'estero e la partenza di quelli per l'Italia.

Sono in tutto applicabili ai bagagli in parola le disposizioni contenute nell'art. 28 delle prime tre parti del Regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie, pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 168-1908, e su detto articolo si richiama pertanto la particolare attenzione delle stazioni di confine di Ala, Chiasso, Domodossola, Luino, Modane, Pontebba, Udine e Ventimiglia e della stazione di S. Remo.

Analoga annotazione dovrà quindi farsi a pag. 22 del detto Regolamento.

Ordine di Servizio N. 37. (Servizio VIII)

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni

---

Biglietti d'abbonamento per studenti.

(Vedi Ordine di Servizio N. 55-1907).

Nell'elenco degli Istituti Superiori pareggiati, previsti dal punto 2°, comma *a*) della Tariffa dei biglietti di abbonamento per studenti, elenco formante l'Allegato *D* dell'Ordine di Servizio N. 55-1907, devesi aggiungere il ***R. Istituto di Scienze Sociali « Cesare Alfieri » di Firenze,*** i cui ***studenti effettivi*** (esclusi quindi gli *uditori*) sono ammessi d'ora innanzi a fruire della riduzione sui biglietti di abbonamento, sotto l'osservanza delle disposizioni di cui al punto 4° dell'Allegato N. 6-*B* alle Tariffe.

Ordine di Servizio N. 38. (Servizio VIII)

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 25-1909)

Col 3 febbraio 1909 la stazione di Maximiliansau venne ammessa alla Tariffa Speciale III *a b* ed alla Tariffa eccezio-

nale N. 3 P. V., serie *d e* coll'applicazione dei seguenti prezzi per quintale:

		Tariffa speciale III a 5 tonn.	Tariffa speciale III b 10 tonn.
Maximiliansau	Pino	2.67	1.66
	Chiasso . . .	2.89	1.79
	Peri	3.88	2.39

Tariffa eccezionale N. 3 P. V.

		Legname da costruzione da e per l'Italia d 5 tonn.	per l'Italia e 10 tonn.	da 10 tonn.
Maximiliansau .	Pino . . .	3.07	1.73	—
	Chiasso . .	3.29	1.86	—
	Peri . . .	5.10	2.54	—

Il nome di detta stazione coi relativi prezzi deve pertanto essere annotato a pag. 416 e rispettivamente a pag. 521 del 16° Supplemento alla Tariffa diretta italo-germanica.

Colla stessa data del 3 febbraio 1909 la tariffa eccezionale N. 38 P. V. valevole pei trasporti di Grafite, viene estesa pure alle spedizioni in partenza da Cengio.

Il nome di questa stazione sarà da aggiungersi nell'intestazione della citata tariffa eccezionale N. 38, a pag. 667 del 16° Supplemento su menzionato

---

Ordine di Servizio N. 39. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio Italo-ungherese (via Fiume).

(Vedi Ordine di Servizio N. 24-1909)

A datare dal 1° febbraio 1909 la stazione di Buda Császárfürdö-Kitérö è stata ammessa alla tariffa N. 11 del servizio

diretto italo-ungherese (via Ancona - Venezia - Fiume), colla applicazione dei seguenti prezzi per quintale:

Tariffa N. 11.

	a	b	c
Buda-Császárfürdö-Kitérö. . .	—	3.36	1.59

Il nome di detta stazione dovrà essere annotato coi relativi prezzi a pag. 45 della citata tariffa diretta.

Ordine di Servizio N. 40. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Tariffa eccezionale N. 1003 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 373-1908).

Col 1° febbraio 1909 la tariffa eccezionale N. 1003 P. V. è stata estesa ai trasporti di *vino comune guasto e di uva pigiata ecc.* in partenza dalle stazioni delle linee meridionali indicate nella tariffa stessa ed in destinazione della stazione di *Sizzano*.

Per conseguenza nella intestazione della tariffa eccezionale predetta, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Ordine di Servizio N. 41. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni.

Biglietti di abbonamento speciali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 55-1907)

Nell'Allegato *B* all'Ordine di Servizio N. 55-1907 deve depennarsi (pag. 14-15) l'Agenzia di Bergamo, la quale ha cessato di funzionare come Ufficio di vendita biglietti per conto delle Ferrovie dello Stato.

Circolare N. 6. (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Trasporti militari in conto corrente.

(Vedi Ordine Servizio N. 176 - 1908 e Circolari N. 230, 238 e 260 — 1908)

Per poter addebitare al Ministero della Guerra, insieme alle tasse di porto delle spedizioni militari in conto corrente, anche le tasse accessorie di pesatura, magazzinaggio, sosta ecc., maturatesi pei detti trasporti, le stazioni, secondo il punto 3 dell'Ordine di Servizo N. 176–1908, hanno l'obbligo di esporle sulle relative note di spedizione Mod. *I*-118, e lettere di porto Mod. *I*-119.

Ciò però non riesce possibile quando lo svincolo delle merci avviene dopo l'invio della contabilità al Controllo Prodotti, e perciò in questo caso rimane invece stabilito che le stazioni debbano prendere nota, *per memoria,* delle dette tasse sul registro d'uscita Mod. *I*-407, inscrivendola poscia in un separato « *Elenco degli introiti diversi* » Mod. *I*-445, sotto la dizione, da esporsi in modo chiaro « *Trasporti militari in conto corrente* » completando lo stampato con tutte le indicazioni richieste, senza, beninteso, assumere debito del relativo importo.

In seguito all'ammissione del tronco Iseo-Breno della linea Iseo-Edolo al servizio cumulativo con tutte le stazioni delle Ferrovie dello Stato e di altre Amministrazioni secondarie (Ordine di servizio N. 1-1909, si è stabilito, d'accordo con la Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie, di estendere il *conto corrente* anche ai trasporti militari effettuati in servizio cumulativo con le stazioni di detta linea, sotto l'osservanza delle norme all'uopo stabilite, dall'Ordine di Servizio N. 176-1908.

Di quanto sopra si dovrà quindi prendere nota all'elenco delle Ferrovie secondarie che hanno aderito al conto corrente indicato al punto 9 del citato Ordine di Servizio.

Al detto punto 9 del ripetuto Ordine di Servizio, di fianco all'indicazione della Società Veneta si dovrà inoltre aggiungere il richiamo (1) da riportarsi in fine di pagina con la seguente annotazione:

« *Escluse le linee Verona-Caprino-Garda e Torrebelvicino-Schio-Arsiero* ».

Circolare N. 7. (Servizi VII e X).

Carrozze F. S. per i servizi diretti internazionali.

(Vedi Circolare N. 223-1908).

A parziale modificazione della Circolare N. 223-1908, si comunica che pel servizio internazionale Torino-Trieste, via Venezia-Cervignano, sono assegnate le sole carrozze ABIy 58606-58610.

Le carrozze ABIy 58611-58615 vengono assegnate ai servizi Venezia-Portogruaro-Trieste, ed avranno la residenza di Venezia; per la riparazione dovranno essere inviate alle officine di Verona.

Pel servizio Milano-Monaco debbono essere preferibilmente usate carrozze del gruppo ABIy 58600-58605. L'impiego per questo Servizio di carrozze del gruppo 58636-58655 deve essere limitato ai casi di assoluta mancanza di carrozze del gruppo 58600-58605.

Istruzione N. 2. (SERVIZIO IV).

Distribuita agli agenti delle classi 2, 3, 4, 5, 12, 26, 27, 29, 41, 42, 43 e 46.

Infortuni degli operai sul lavoro.

Legge (testo unico) per gli infortuni degli operai sul lavoro approvata con R. Decreto 31 gennaio 1904, n. 51, pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* n. 48 del 27 febbraio 1904.

Regolamento per la esecuzione del testo unico di legge predetto approvato con R. Decreto 13 marzo 1904, n. 141, pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 89 del 15 aprile 1904.

Legge 9 luglio 1908, n. 418, sui provvedimenti per le pensioni e per il trattamento del personale delle Ferrovie dello Stato, pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* n. 173, del 25 luglio 1908.

1. — INFORTUNI SUL LAVORO AI TERMINI DI LEGGE.

Sono considerati quali infortuni sul lavoro, agli effetti della legge, i casi di morte o di lesioni personali provenienti da infortunio che avvenga per causa violenta in occasione del lavoro, e le cui conseguenze abbiano una durata maggiore di cinque giorni (art. 7 della legge) (1) e che colpiscano agenti ritenuti operai ai termini della legge stessa (art. 2).

(1) I numeri degli articoli di legge citati nella presente Istruzione sono quelli del testo unico, approvato con R. Decreto 31 gennaio 1904, n. 51.

(Art. 7 della legge). L'assicurazione deve essere fatta a cura e spese del capo o dell'esercente dell'impresa, industria o costruzione, per tutti i casi di morte o lesioni personali provenienti da infortunio, che avvenga per causa violenta in occasione del lavoro, le cui conseguenze abbiano una durata maggiore di cinque giorni . . . . . (*Omissis*).

(Art. 2 della legge). E' considerato operaio agli effetti della presente legge:

1° chiunque, in modo permanente o avventizio e con rimunerazione fissa o a cottimo, è occupato nel lavoro fuori della propria abitazione;

2° chiunque, nelle stesse condizioni, anche senza partecipare materialmente al lavoro, sopraintende al lavoro di altri, purchè la sua mercede fissa non superi 7 lire al giorno, e la riscuota a periodi non maggiori di un mese;

3° l'apprendista, con o senza salario, che partecipa alla esecuzione del lavoro . . . . . (*Omissis*).

Pertanto saranno da considerarsi come infortuni sul lavoro, anche i casi di insolazione, di congelamento, di asfissia o di avvelenamento istantaneo che si verifichino sull'individuo occupato al lavoro, quando beninteso le dette cause abbiano in sè tutte le caratteristiche della violenza per essersi manifestate improvvisamente e per gli effetti immediati su chi ne è rimasto colpito, e risulti in modo sicuro dal certificato medico, od altrimenti, che abbiano altresì un nesso di causalità, sia pure indiretto, col lavoro.

I ferimenti degli agenti operai ferroviari, anche se in conseguenza di aggressioni, costituiscono infortuni sul lavoro, quando vi è relazione di causalità fra le funzioni dell'agente e le lesioni riportate.

2. — Operai ai termini di legge.

Gli agenti da considerarsi quali operai ai termini della legge sono quelli appartenenti alle categorie indicate nell'Ordine generale n. 22-1908 e riprodotte in fine della presente Istruzione, nonchè gli agenti che fossero incaricati di funzioni analoghe a quelle delle categorie suddette, anche se, senza partecipare materialmente al lavoro, sopraintendono al lavoro di altri, purchè, in questo caso, la mercede fissa non superi le lire sette al giorno.

3. — Obbligo di denunzia dell'infortunio da parte dell'operaio leso.

L'operaio è obbligato a far pervenire subito notizia al suo capo immediato di qualsiasi infortunio sul lavoro, anche se di lieve entità.

L'agente a paga giornaliera, qualora trascuri la osservanza di questo obbligo, ed i superiori non abbiano potuto altrimenti avere conoscenza dell'infortunio entro tre giorni da che esso è avvenuto, sarà privato dell'indennità temporanea di legge per i giorni antecedenti a quello in cui i superiori ebbero notizia dell'infortunio (art. 81 del regolamento), non mai però oltre i

(Art. 81 del regolamento). L'operaio è obbligato a dare immediatamente notizia di qualsiasi infortunio che gli accada, anche se di lieve entità, al capo o esercente dell'impresa, industria o costruzione, o a quegli che ha la direzione o la sorveglianza della parte dello stabilimento in cui l'infortunio è avvenuto.

Qualora l'operaio abbia trascurato di ottemperare all'obbligo indicato nella prima parte del presente articolo, e le persone ivi contemplate non siano ve-

tre giorni per gli agenti stabili ed in prova (art. 8 della legge 9 luglio 1908, n. 418).

4. — Prime ed immediate cure e certificato medico di constatazione dell'infortunio.

Per ogni caso d'infortunio il superiore immediato, ed in sua assenza anche i compagni dell'agente colpito, debbono provvedere per le prime immediate cure, accompagnando o trasportando il ferito dal medico della ferrovia, o chiamando subito il medico stesso (art. 15 del regolamento). Qualora non si possa ottenere l'intervento dei sanitari delle ferrovie, si deve ricorrere ai medici condotti, ad altri ufficiali sanitari, o, nei grandi centri, alla guardia medico-chirurgica più vicina; ed, in difetto, a qualunque altro medico (pel pagamento vedasi al n. 18 della presente Istruzione).

Il medico deve rilasciare per ciascun operaio leso, sopra apposito modello, ed in mancanza di questo anche su carta semplice, un certificato in duplice originale dal quale deve risultare (art. 83, n. 5 del regolamento):

nute altrimenti a conoscenza dell'infortunio entro il termine di tre giorni dacchè questo è avvenuto, non sarà pagata l'indennità per l'inabilità temporanea per i giorni antecedenti a quello in cui le dette persone ebbero notizia dell'infortunio.

(Art. 15 del regolamento). Per prime immediate cure di assistenza medica e farmaceutica, poste a carico del capo o esercente dell'impresa, industria o costruzione dall'art. 9, ultimo alinea, della legge (testo unico), si intendono quei soccorsi d'urgenza che è necessario vengano subito apprestati all'operaio, ivi compresa la prima medicazione fatta dal medico, il conveniente accompagnamento ed il trasporto del ferito finchè esso sia costituito in condizioni normali di cura.

(Art. 83 del regolamento). La denunzia deve indicare:

1° il nome, cognome, la ditta, ragione o denominazione sociale del capo o esercente della impresa, industria o costruzione;

2° il luogo, il giorno e l'ora in cui avvenne l'infortunio;

3° la natura e la causa accertata o presunta dell'infortunio e le circostanze nelle quali esso si è verificato;

4° il nome e cognome, la paternità, l'età, la residenza e l'arte o il mestiere abituale della persona rimasta lesa;

5° lo stato di quest'ultima, le conseguenze probabili dell'infortunio ed il tempo in cui sarà possibile conoscerne l'esito definitivo. Queste notizie devono essere desunte da un certificato medico da unirsi alla denunzia;

6° il nome, il cognome e l'indirizzo dei testimoni dell'infortunio.

Per le imprese, industrie e costruzioni soggette all'obbligo dell'assicurazione, la denunzia deve essere fatta secondo un modulo stabilito dal Ministero di agricoltura, industria e commercio.

a) la natura della lesione;
b) lo stato della persona rimasta lesa;
c) la presumibile durata dell'impedimento al lavoro;
d) le conseguenze probabili dell'infortunio;
e) il tempo in cui sarà possibile di conoscerne l'esito definitivo.

Copia del certificato deve poi essere inviata direttamente dal medico all'Ufficio sanitario compartimentale.

5. — Partecipazione degli infortuni agli uffici.

I certificati medici devono essere rimessi per gli infortuni accaduti:

a) nelle officine, nei depositi o nei magazzini, rispettivamente al capo tecnico, al capo deposito o al capo magazzino;
b) nelle stazioni, al capo stazione;
c) sui treni, al capo della stazione dove si ferma l'agente leso;
d) sulla linea o sui lavori, al sorvegliante od all' assistente dei lavori.

I capi di cui sopra debbono curare che siano loro consegnati i certificati medici, e col primo treno, con lettera urgente e raccomandata, debbono trasmetterli all'Ufficio dal quale amministrativamente dipende l'operaio leso, unitamente alla partecipazione dell'infortunio, la quale deve esser fatta su apposito modello *D*-62, ed in mancanza di questo, anche su carta semplice.

La partecipazione dell'infortunio deve contenere le seguenti indicazioni (art. 83 del regolamento, già citato):

a) luogo, giorno ed ora in cui avvenne l'infortunio;
b) natura e causa accertata o presunta dell'infortunio, e circostanze nelle quali esso si è verificato;
c) nome, cognome, paternità, età, residenza, indirizzo, e arte o mestiere abituale della persona rimasta lesa;
d) nome, cognome e indirizzo dei testimoni dell'infortunio.

6. — Denunzia dell'infortunio all'autorità di pubblica sicurezza ed all'ufficio infortuni.

Nel caso di infortunio sul lavoro, l'Ufficio dal quale amministrativamente dipende l'operaio leso deve provvedere nel ter-

mine di tre giorni (art 36 della legge) col mod. *D* 63, alla denunzia all'Autorità di pubblica sicurezza del Comune dove è avvenuto l'infortunio, la quale deve rilasciarne ricevuta (art. 79 del regolamento) che sarà conservata in atti dall'Ufficio predetto.

Il termine di cui sopra decorre dal giorno nel quale è avvenuto l'infortunio, questo escluso. Qualora però il capo immediato abbia notizia tardivamente dell'infortunio stesso, in modo che manchi il tempo per la presentazione della denunzia entro il termine stabilito, questo decorre dal giorno in cui il suddetto capo ne ha avuta notizia (art. 80 del regolamento).

Quando l'infortunio abbia cagionato la morte dell'operaio o gli abbia prodotto tali lesioni da doversene prevedere la morte o una incapacità al lavoro superiore ai trenta giorni, si deve indicare nella denunzia anche l'Ufficio al quale il Pretore deve dare comunicazione della data e del luogo dell'inchiesta giudiziaria (articolo 85 del regolamento).

Se per le condizioni dei luoghi o per altra circostanza i capi degli uffici ritengono che la denunzia all'Autorità di pubblica sicurezza non possa da essi essere fatta nel tempo richiesto dalla legge, hanno facoltà di autorizzare, tanto caso per caso, quanto in via normale, i capi stazione, i capi deposito, i sorveglianti, ecc. a farla direttamente.

(Art. 36 della legge). I capi o esercenti di imprese, industrie o costruzioni anche se non indicate nell'art. 1, devono, nel termine di tre giorni, dare notizia all'autorità locale di pubblica sicurezza di ogni infortunio sul lavoro che abbia per conseguenza la morte o la incapacità al lavoro per più di cinque giorni, sotto pena di un'ammenda da lire 50 a 100.

(Art. 79 del regolamento) . . . . . L'Autorità di pubblica sicurezza, cui è presentata la denunzia deve rilasciarne ricevuta . . . . . (*Omissis*).

(Art. 80 del regolamento). Il termine di tre giorni, di cui nella prima parte del precedente articolo, decorre dal giorno in cui avvenne l'infortunio. Qualora però il capo o l'esercente, o quegli che aveva la direzione della parte dello stabilimento in cui avvenne l'infortunio, abbiano avuto notizia di questo tardivamente, in modo da non aver più tempo di denunziarlo entro il termine stabilito, questo decorrerà dal giorno in cui essi ebbero notizia dell'infortunio. (*Omissis*).

(Art. 85 del regolamento). L'indicazione della data e del luogo dell'inchiesta deve essere subito comunicata, a cura del Pretore, con lettera raccomandata, o della quale si sia ritirata ricevuta, alla persona che sarà a questo effetto indicata nella denunzia d'infortunio, o, in mancanza di tale indicazione, al capo, esercente, o direttore dello stabilimento o dell'impresa . . . . . (*Omissis*).

Qualora la inabilità al lavoro presunta dal medico non sia maggiore di cinque giorni e l'operaio non si presenti al lavoro alla fine del termine indicato dal certificato medico, devesi procedere subito, a cura dei capi immediati, ad una nuova visita per parte di un sanitario della ferrovia, il quale, ove non riscontri cessata la inabilità al lavoro, deve rilasciare un nuovo certificato (in due originali ed una copia) mettendo in rilievo il fatto e le ragioni del prolungarsi dell'inabilità. In questi casi per la trasmissione del certificato in parola deve seguirsi la norma indicata ai nn. 4 e 5, ed il termine per la denunzia all'Autorità di pubblica sicurezza decorre dalla data dell'ultimo accertamento; alla denunzia deve unirsi un esemplare tanto del primo quanto del nuovo certificato medico.

Quando l'infortunio sia accaduto senza la presenza di testimoni, o quando sorga il dubbio che un infortunio sia o no da considerarsi come tale agli effetti della legge, devesi inserire nella denuncia all'Autorità di pubblica sicurezza la riserva dell'Amministrazione per l'accertamento del fatto: e gli Uffici debbono poi comunicare all' Ufficio infortuni, il risultato delle indagini eseguite per l'accertamento stesso.

La denunzia deve essere fatta sempre in due originali valendosi del mod. *D*-63 ed in mancanza di questo su carta semplice. Uno degli originali deve essere consegnato nel termine di tre giorni, insieme ad un esemplare del certificato medico, all' Autorità di pubblica sicurezza del Comune in cui avvenne l'infortunio, ritirandone, come si è detto, la ricevuta ; l'altro, unitamente al secondo esemplare del certificato medico, sempre nel termine di tre giorni, deve essere inviato, senza apposita nota di accompagnamento, ma registrata a protocollo con data e firma, all'Ufficio infortuni

Una copia della denunzia e del certificato sanitario dovrà essere trasmesso al Servizio Centrale IV in tutti quei casi nei quali l'infortunio abbia cagionato la morte dell'operaio o gli abbia prodotto tali lesioni da doversene prevedere la morte od una inabilità temporanea superiore ai trenta giorni.

Altra copia del certificato medico e della denuncia devono trasmettersi all'Autorità di pubblica sicurezza nei casi predetti

in cui da parte del Pretore si deve procedere all'inchiesta giudiziaria (art. 84 del regolamento).

Se l'infortunio sia avvenuto in viaggio e sopra territorio straniero, la denunzia deve essere fatta all'Autorità di pubblica sicurezza nella cui circoscrizione è compreso il primo luogo di fermata sopra territorio italiano (art. 79 del regolamento).

Sono ufficiali di pubblica sicurezza gli Ispettori generali, i Questori, i Commissari, i Vicecommissari ed i Delegati, e, nei luoghi dove non vi sia uno di tali funzionari, il Sindaco o chi ne fa le veci (Art. 2 e 6 del testo unico della legge sugli ufficiali ed agenti di pubblica sicurezza, approvata con R. Decreto 21 agosto 1901, n. 409).

Le contravvenzioni alle disposizioni di legge relative alle denunzie di cui sopra sono punite con un'ammenda da L. 50 a L. 100 (art 36 della legge, già citato).

Nel caso che, contrariamente alla previsione fatta all'atto della denunzia dell'infortunio all'Autorità di pubblica sicurezza, l'inabilità al lavoro non si sia protratta oltre il quinto giorno, non si dovrà ritirare la denunzia nè dall'Autorità predetta, nè dallo Ufficio infortuni, al quale però dovrà essere trasmesso il certificato di guarigione.

Per i casi accidentali, già denunciati quali infortuni sul lavoro, pei quali in seguito risulti mancare alcuno dei requisiti perchè, a norma di legge, siano da considerarsi come tali, devesi avvertire l'Autorità di pubblica sicurezza che la denuncia è da ritenersi nulla.

(Art. 84 del regolamento). Per ogni caso denunziato d'infortunio, per il quale un operaio sia rimasto ucciso od abbia sofferto lesioni tali da doversene prevedere la morte o una incapacità al lavoro superiore ai trenta giorni, e si tratti di imprese, industrie o costruzioni soggette all'obbligo dell'assicurazione, l'Autorità di pubblica sicurezza deve immediatamente rimettere un esemplare della denunzia e il certificato medico al Pretore, nella cui circoscrizione è avvenuto l'infortunio . . . . . (*Omissis*).

(Art. 79 del regolamento). . . . . Se l'infortunio sia avvenuto in viaggio e sopra territorio straniero, la denunzia sarà fatta all'Autorità di pubblica sicurezza, nella cui circoscrizione è compreso il primo luogo di fermata sopra territorio italiano, salvo, per la gente di mare, la disposizione di cui all'articolo 128 . . . . . (*Omissis*).

7. — Certificato medico di continuazione della inabilità al lavoro — Certificato di guarigione.

Nei casi di infortunio, quando la durata della inabilità al lavoro presunta dal medico sia trascorsa, e l'operaio non abbia ripreso servizio, gli Uffici dovranno curare che, mediante successive visite mediche, sia accertato lo stato di continuazione della inabilità al lavoro o di riconosciuta guarigione, e trasmetteranno all'Ufficio infortuni i certificati di guarigione mod. *E*-4 o *E*-4 *bis*, trattenendo i mod. *E*-3 di continuazione di malattia.

Una copia dei certificati relativi alle visite suddette sarà inviata direttamente dal medico all'Ufficio sanitario compartimentale.

8. — Visite mediche di controllo.

Il Servizio sanitario, dietro richiesta dell'Ufficio infortuni (articolo 103 del regolamento) o di propria iniziativa, disporrà per le visite di controllo da parte degli Ispettori sanitari, dei consulenti, specialisti e dei medici di riparto.

Quando però si debbano compiere atti che possano avere influenza sull'andamento della cura, prima di procedere alla visita, si deve avvertire in tempo l'operaio perchè possa farsi assistere da un medico di sua fiducia.

(Art. 103 del regolamento). L'Istituto assicuratore ha sempre diritto di sottoporre l'operaio alle visite di controllo che creda necessarie. Quando però debba compiere atti che possano avere influenza sull'andamento della cura, le visite devono essere fatte alla presenza del medico curante dell'operaio.

L'operaio non può, senza giustificato motivo, rifiutare, dietro richiesta e a spese dell'Istituto assicuratore:

a) di prestarsi ad una o più visite da effettuarsi dal proprio medico curante, o da altro medico di sua fiducia, in contradittorio del medico fiduciario dell'Istituto assicuratore;

b) di entrare in appositi Istituti o gabinetti medici indicati dall'Istituto assicuratore allo scopo che possano essere accertate le conseguenze dell'infortunio.

Se l'operaio non voglia sottoporsi alle visite di controllo di cui nella prima parte del presente articolo od opponga un ingiustificato rifiuto alle richieste fattegli dall'Istituto assicuratore per gli effetti di cui alle lettere *a*) e *b*), l'Istituto assicuratore potrà sospendergli il pagamento della indennità giornaliera per inabilità temporanea.

L'operaio, in seguito a richiesta ed a spese dell'Amministrazione non può, senza giustificato motivo, rifiutare:

a) di prestarsi ad una o più visite da effettuarsi dai medici dell'Amministrazione in contradittorio del medico curante o di altro medico di sua fiducia;

b) di entrare in appositi Istituti o Gabinetti medici indicati dall'Amministrazione allo scopo di accertare le conseguenze dell'infortunio.

Se l'operaio non voglia sottoporsi alle visite di controllo, od opponga un ingiustificato rifiuto alle richieste fattegli agli effetti di cui alle lettere *a*) e *b*), l'Ufficio da cui l'operaio dipende, deve darne immediato avviso al Servizio Centrale IV pei provvedimenti da prendersi (art. 103 del regolamento, già citato).

9. — Indagini ed inchieste giudiziarie.

Nel caso d'infortunio che cagioni la morte immediata dell'operaio o lesioni tali da doversene prevedere la morte od una inabilità al lavoro superiore ai trenta giorni, l'Ufficio interessato deve comunicare al Servizio Centrale IV l'esito delle immediate indagini fatte per conoscere se l'infortunio sia avvenuto:

a) per trasgressione ai regolamenti preventivi di cui al titolo II della legge;

b) per fatto imputabile a chi era preposto alla direzione ed alla sorveglianza del lavoro;

c) per imprudenza degli operai ed anche della stessa vittima;

d) per dolo.

L'Ufficio stesso, o la persona appositamente indicata nella denunzia, appena ricevuto dal Pretore l'avviso dell'inchiesta giudiziaria, di cui all'art. 84 del regolamento, deve provvedere per l'intervento all'inchiesta di un delegato dell'Amministrazione e dei testimoni del fatto. Il delegato dell'Amministrazione farà inserire nel processo verbale, che il Pretore stenderà sul

---

(Art. 84 del regolamento). *Omissis* . . . . .

Nel più breve tempo possibile, e, in ogni caso, entro quattro giorni dopo ricevuta la denunzia e il certificato medico, il Pretore procede ad una inchiesta, ... (*Omissis*).

luogo, le dichiarazioni ritenute necessarie ed opportune nell'interesse dell'Amministrazione stessa (art. 87 del regolamento).

Quando l'infortunio sia accaduto senza testimoni, il delegato dell'Amministrazione deve fare inserire nel processo verbale dell'inchiesta giudiziaria le dichiarazioni del caso, e, occorrendo, deve ripetere la riserva per l'accertamento del fatto già inserita nella denunzia.

Nelle inchieste giudiziarie i capi stazione, capi deposito, capi tecnici, capi magazzino, ecc., debbono prestarsi, compatibilmente con le esigenze della regolarità e sicurezza del servizio ferroviario, per agevolare al Pretore il mandato ad esso affidato.

Il più presto possibile, l'Ufficio interessato deve fare estrarre da un proprio agente due copie in carta libera del processo verbale (art. 88 del regolamento), farle autenticare dal cancelliere e trasmetterle pel tramite gerarchico al Servizio Centrale IV.

Il processo verbale dell'inchiesta rimane per cinque giorni depositato presso la cancelleria della Pretura, e poi per quattro anni presso la cancelleria del Tribunale.

10. — Inchieste amministrative.

Le inchieste amministrative pei casi di ferimento debbono essere eseguite quando siano avvenuti fatti che interessino la sicurezza e la regolarità dell'esercizio e quando l'infortunio

---

(Art. 87 del regolamento). Salvo il caso di impedimenti constatati nel processo verbale, l'inchiesta deve essere compiuta nel più breve termine e non oltre il decimo giorno da quello in cui pervenne al Pretore la denuncia dell'infortunio.

Dell'inchiesta si stende sul luogo processo verbale, nel quale gl'intervenuti hanno diritto di fare inserire le proprie dichiarazioni.

Il processo verbale è sottoscritto dal Pretore e rimane depositato per cinque giorni nella cancelleria della Pretura.

Per gli infortuni seguiti da morte, copia del processo verbale d'inchiesta deve essere, a cura del Pretore, rimessa al Ministero d'agricoltura, industria e commercio.

(Art. 88 del regolamento). *Omissis* . . . . .

Finchè il processo verbale rimane depositato nella cancelleria della Pretura o del Tribunale civile, le parti interessate possono prenderne conoscenza o trarne copia in carta libera.

rivesta importanza per le sue circostanze e conseguenze; in tutti gli altri casi, e specialmente quando dall'inchiesta del Pretore non emergano circostanze di speciale gravità, l'inchiesta amministrativa può essere omessa.

11. — Ritenute a favore del fondo delle pensioni e ritenute per ricchezza mobile e per vincoli legali.

Le indennità per infortunio sul lavoro spettanti all'operaio non possono essere cedute, nè pignorate, nè sequestrate (articolo 16 della legge).

Le ritenute ordinarie e straordinarie agli effetti delle pensioni debbono effettuarsi sull'ammontare totale dello stipendio, della paga e degli assegni accessori, qualunque sia la differenza fra le suddette competenze e l'ammontare totale delle indennità di legge. Quando eccezionalmente per l'elevato ammontare dell'indennità dovuta all'operaio, detta eccedenza mancasse o non presentasse margine sufficiente, si dovrà sospendere totalmente la ritenuta, regolarizzando poi la partita quando cessa la condizione d'inabilità dell'operaio.

L'eventuale ritenuta per imposta di Ricchezza Mobile si effettua soltanto sulla eccedenza di stipendio o paga, al netto delle ritenute di cui sopra, quando pel suo ammontare risulti imponibile: così pure la detta eccedenza soltanto, al netto delle ritenute di cui sopra, può essere gravata del quinto per vincoli legali a norma della legge 30 giugno 1908, n. 335.

12. — Competenze del giorno dell'infortunio.

Il salario da corrispondersi all'operaio nel giorno dell'infortunio, o nel giorno in cui abbandona il lavoro, nel caso che l'operaio sia rimasto in servizio ancora per qualche giorno dopo avvenuto l'infortunio, deve essere quello che egli avrebbe percepito se egli avesse compiuta l'intera giornata di lavoro, qualunque sia l'ora nella quale ha abbandonato il servizio (art. 97 del regolamento).

(Art. 16 della legge). Il credito dell'indennità o della rendita non può essere ceduto, nè pignorato, nè sequestrato e gode del privilegio iscritto al n. 6 dell'art. 1958 del Codice civile sui valori depositati a cautela del relativo pagamento.

(Art. 97 del regolamento). Il giorno in cui avviene l'infortunio non è compreso tra quelli da computarsi all'effetto di determinare la durata delle conseguenze dell'infortunio stesso.

13. — Elementi per la determinazione del salario.

Per determinare a norma della legge il salario al momento dell'infortunio, gli Uffici compilano per ciascun operaio l'apposito prospetto mod. *D*-64.

Nei casi di inabilità permanente, assoluta o parziale, o di morte non immediata, occorrendo conoscere il salario annuo, compilano anche il prospetto mod. *D*-65. Se l'infortunio ha prodotto la morte immediata dell'operaio, devesi compilare soltanto quest'ultimo prospetto.

Debbono ritenersi come retribuzioni del lavoro (art. 13 del regolamento) le competenze ordinarie e straordinarie che non rappresentino semplice rimborso di spese, nè generose elargizioni; una esemplificazione di esse è data dalla distinta citata mod. *D*-64.

Nel mod. *D*-64 devono essere riportati oltre alla paga o stipendio ragguagliato a giorno, gli assegni accessori fissi che sarebbero spettati nel giorno dell'infortunio e tutti i proventi eventuali corrisposti all'agente come retribuzione di lavoro nei quindici giorni precedenti l'infortunio.

Per la formazione del salario di legge al momento dell'infortunio dovrà prendersi la paga dell'agente aumentata dei predetti assegni accessori fissi giornalieri di cui l'agente è

A qualunque ora l'operaio abbia abbandonato il lavoro nel giorno dell'infortunio, il capo od esercente della impresa, industria o costruzione, è obbligato a pagare l'intero salario, come se l'operaio avesse compiuto la giornata di lavoro.

(Art. 13 del regolamento). Si intende per salario, o rimunerazione, o guadagno dell'operaio tutto ciò che questi riceve per retribuzione del suo lavoro. Sono quindi comprese in esso le somme corrisposte a titolo di premio, di gratificazione o di indennità, quando non abbiano carattere di rimborso di spese nè di generose elargizioni fatte per una volta tanto dal capo o esercente dell'impresa, industria o costruzione, ma costituiscano una forma della retribuzione che ordinariamente il padrone o l'imprenditore corrisponde ai propri operai occupati in dati lavori.

Per il personale viaggiante delle imprese di trasporto sono compresi nel salario gli assegni variabili, come le indennità chilometriche a tempo determinato, i premi per economia di combustibile e simili. Se il salario consiste in parte o totalmente nella gratuità dello alloggio o in prestazioni in natura, ne è determinato il valore in ragione dei prezzi medi locali. Nei lavori eseguiti a cottimo intendesi per guadagno il prezzo del cottimo depurato delle spese fatte a proprio carico dal cottimista.

provvisto, ed aggiungere al totale, il quoziente che si ottiene dividendo l'ammontare dei proventi eventuali dei quindici giorni precedenti l'infortunio, per il numero dei giorni, o frazioni di essi, di effettiva presenza in servizio.

Nel mod. *D*-65 debbono essere riportate, desumendole dai ruoli di paga, tutte le competenze ordinarie e straordinarie corrisposte per qualsiasi titolo all'operaio nei dodici mesi trascorsi prima dell'infortunio, distinguendole esattamente sotto le diverse voci del Regolamento del personale.

Quando fra le dette competenze siano comprese somme che, in tutto od in parte, riguardino un precedente periodo, ne dovrà essere fatta menzione; così pure dovranno essere messi in evidenza i pagamenti che rappresentino rimborso di spesa o generose elargizioni.

Per effettuare le occorrenti valutazioni medie a norma di legge occorre inoltre che nei detti prospetti sia accuratamente segnato lo stato di presenza dell'operaio e cioè i motivi delle assenze o sospensioni dal servizio con o senza paga e la loro durata.

Devesi inoltre sempre far cenno dell'alloggio se l'operaio ne è provvisto dall'Amministrazione in natura e fornire anche gli elementi per la determinazione del valore che può essere ad esso attribuito in base ai prezzi medi locali (Art. 13 del regolamento, già citato).

Il giorno dell'infortunio non devesi comprendere nella compilazione dei moduli predetti.

I prospetti mod. *D*. 64 e *D*. 65 devono essere compilati e trasmessi all'Ufficio infortuni con la maggiore sollecitudine.

14. — Indennità per inabilità temporanea.

Gli Uffici dai quali amministrativamente dipendono gli agenti colpiti da infortunio, provvedono al pagamento delle indennità giornaliere di inabilità temporanea loro spettanti. (Art. 11 della legge: art. 106 del regolamento).

(Art. 11 della legge.) Omissis.....

Colle norme e nella misura che saranno stabilite nel regolamento, il capo od esercente dell'impresa, industria o costruzione non potrà rifiutarsi di fare anticipazioni sulle indennità giornaliere di cui ai numeri 3 e 4 dell'art. 9, quando ne sia richiesto dall'Istituto assicuratore.

Detti pagamenti si effettuano camulativamente cogli assegni stabiliti dai regolamenti e dalle altre disposizioni sul personale.

L'operaio a stipendio annuo o mensile durante il periodo di inabilità temporanea, deve considerarsi come malato comune per tutto il periodo della inabilità; esso deve quindi, per detto periodo, essere compreso nei ruoli normali collo stipendio al lordo, compresi gli assegni per località, alloggio e malaria, come se fosse presente in servizio.

Gli operai a paga giornaliera, compresi gli avventizi, che prestano servizio continuativo, ricevono nei primi tre giorni di inabilità al lavoro, la indennità legale di infortunio, (metà del salario di legge al momento dell'infortunio) e poscia, a decorrere dal quarto giorno fino al termine dell'inabilità, la paga intera al lordo, compresi gli assegni di cui sopra, come se fossero presenti in servizio.

Per gli agenti avventizi che non prestano servizio continuativo, il trattamento sarà pure quello di cui sopra, però limitato al periodo di 180 giorni d'inabilità, dopo il quale si corrisponderà la sola indennità di legge, e cioè metà del salario.

Nel regolamento debbono essere stabilite norme per la concessione di anticipazioni come provvisionali agli aventi diritto di cui allo art. 10 nel caso di morte dell'operaio.

L'imprenditore o l'esercente, che faccia anticipazioni all'operaio od ai suoi aventi diritto di cui all'art. 10, avrà diritto di rivalersi nella misura consentita dalla legge e dal regolamento sulla somma dovuta dall'Istituto assicuratore all'epoca della liquidazione dell'indennità, o anche alla scadenza di ogni mese, se si ritardi la liquidazione definitiva.

(Art. 106 del regolamento). Il capo o l'esercente deve, a richiesta dell'Istituto assicuratore, pagare all'operaio ferito, se esso si trovi nel Comune dove è la sede dello stabilimento dell'Impresa, o dove si eseguiscono i lavori assunti da quest'ultima, le indennità giornaliere per la inabilità temporanea assoluta o parziale, nella misura e con le modalità che gli saranno indicate dallo stesso Istituto assicuratore.

Queste indennità gli saranno rimborsate dall'Istituto assicuratore alla fine di ogni mese salvo diversa convenzione contenuta nella polizza di assicurazione.

Il capo o l'esercente, prima di provvedere al pagamento della indennità, deve accertarsi che l'operaio si trovi realmente in stato d'inabilità assoluta o parziale al lavoro, e non ha diritto a ripeterne dall'Istituto assicuratore il rimborso, qualora risulti che le indennità furono pagate mentre l'operaio non era inabile al lavoro; o che l'operaio non era compreso nell'assicurazione, o che il contratto di assicurazione non era più in vigore o ne erano sospesi gli effetti.

Quando la indennità di legge sia superiore allo stipendio o alla paga, si corrisponderà la detta indennità.

Il giorno nel quale avviene l'infortunio non deve comprendersi all'effetto di determinare la durata delle conseguenze dell'infortunio stesso, e le indennità per inabilità temporanea decorrono dal giorno successivo, salvo la disposizione del 2° comma del n. 3, in caso di tardiva denunzia da parte dell'operaio.

Avvenuta la guarigione dell'operaio, gli Uffici predetti invieranno all' Ufficio infortuni il certificato di guarigione di cui al paragrafo 7.

Gli Uffici effettuano i pagamenti in via posticipata, sempre che posseggano certificati medici di continuazione di inabilità al lavoro, comprendendoli nei ruoli ordinari.

Quando l'operaio abbia espressamente domandato che gli sia usato il trattamento stabilito dall'art. 104 del regolamento infortuni, si dovrà provvedere coi fondi di scorta al pagamento dell'indennità nella misura di legge a periodi di sette in sette giorni, in via posticipata, a partire dal ventesimo dopo l'infortunio, ricuperando poi queste provvisionali mediante ritenuta sul ruolo ordinario emesso in ottemperanza a quanto sopra è stabilito.

15. — Infortuni di militari, aspiranti operai, facchini ed altri operai estranei all'Amministrazione.

Per i militari destinati ai corsi d'istruzione sul servizio ferroviario, con attribuzioni di operai appartenenti alle categorie di cui al paragrafo 2, colpiti da infortunio, si applicano le

---

(Art. 104 del regolamento). Ricevuta la denunzia dell'infortunio col certificato medico attestante che l'operaio non è in grado di recarsi al lavoro, lo Istituto assicuratore provvederà perchè entro il più breve termine ed in ogni caso non più tardi del ventesimo giorno da quello dell'infortunio, sia pagata all'operaio stesso l'indennità per inabilità temporanea assoluta.

. . . . . (*omissis*).

I pagamenti dell'indennità giornaliera successivi al primo saranno fatti in via posticipata a periodi non eccedenti i sette giorni e dovranno essere continuati, a titolo di provvisionale, anche oltre i tre mesi di cui nella prima parte dell'art. 11 della legge (testo unico), fino a concorrenza dei nove decimi della indennità definitiva che l'Istituto assicuratore ritiene dovuta.

disposizioni generali in quanto riguarda i soccorsi d'urgenza, la visita medica, la denunzia all'Autorità di pubblica sicurezza e all'Ufficio infortuni, gli accertamenti e le inchieste.

Copia della denuncia e del relativo certificato medico dovrà essere trasmessa anche all'Autorità militare dalla quale dipende l'infortunato.

Sulla denunzia mod. *D*-63 deve però farsi opportuna correzione nella casella N. 4 con la seguente dicitura « Militare soggetto alle norme stabilite dal Testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari, approvato con R. Decreto 21 febbraio 1895, n. 70 ».

Ai militari suddetti e loro famiglie nulla compete da parte dell'Amministrazione come indennità d'infortunio nei casi di inabilità temporanea, permanente o per morte.

Per gli aspiranti a posto di operaio e di aiutante operaio, che fossero colpiti da infortunio durante la esecuzione del saggio di lavoro, sono da applicarsi le disposizioni generali di cui al primo comma del presente articolo.

Per la determinazione della indennità di legge si attribuisce loro virtualmente il salario di L. 3 al giorno (articolo 9 della legge) per cui il loro trattamento durante la inabilità temporanea conseguente ad infortunio, essendo limitato alla indennità di legge, si ragguaglia a L. 1,50 al giorno.

Per le carovane di scaricatori, portabagagli, facchini esterni, vetturali, pulitori ed altri operai non dipendenti, nè retribuiti direttamente dall'Amministrazione, quando si debba far luogo alla stipulazione di contratti, capitolati, ecc., si dovrà includere fra gli obblighi delle carovane medesime quello dell'assicurazione alla Cassa Nazionale.

Quando invece non esistono contratti, capitolati ecc., e la Amministrazione non ritenga di assicurare detti agenti alla Cassa Nazionale, si provvederà in tutto come se si trattasse di personale dipendente dall'Amministrazione stessa, e, per gli

---

(Art. 9 della legge) . . . . . *Omissis* . . . . .

Le indennità dovute agli apprendisti sono calcolate in base al salario più basso percepito dagli operai occupati nella medesima industria e categoria cui gli apprendisti stessi sono addetti.

. . . . . *Omissis* . . . . .

effetti della corresponsione della indennità di legge, in mancanza di elementi per la determinazione del salario, si attribuirà a ciascun individuo il salario giornaliero di L. 2 e quindi si corrisponderà la indennità di legge di L. 1 al giorno per il periodo della inabilità temporanea.

Gli operai dipendenti da Imprese devono essere assicurati alla Cassa Nazionale Infortuni (art. 18 della legge) a cura e spese dell'Impresa: gli Uffici incaricati della dirigenza dei lavori si dovranno accertare che tale obbligo sia adempiuto.

16. — INFORTUNI CON CONSEGUENZE DI INABILITÀ INFERIORE A SEI GIORNI.

Anche per gli infortuni di lieve importanza, dovuti a causa di servizio, che abbiano prodotto una inabilità al lavoro inferiore a sei giorni, si dovrà corrispondere agli agenti a paga giornaliera la intera paga al lordo, soltanto per il quarto e quinto giorno di inabilità; agli agenti invece provvisti di salario annuo sarà corrisposto, per tutto il periodo della inabilità, lo stipendio lordo.

A giustificazione dei relativi pagamenti basterà allegare al ruolo di paga un certificato medico di constatazione delle lesioni e della durata della inabilità, completata con sommaria notizia circa la causa dell'infortunio.

Nulla è dovuto agli agenti a paga giornaliera quando l'infortunio abbia prodotto una inabilità al lavoro non superiore a tre giorni: l'assenza, in questi casi, deve considerarsi come malattia per cause comuni.

(Art. 18 della legge). Gli operai addetti a lavori, imprese o stabilimenti condotti direttamente dallo Stato, dalle provincie, dai comuni o da essi dati in concessione o appalto, devono essere assicurati presso la Cassa Nazionale di assicurazione per gli infortuni degli operai sul lavoro, creata con la legge 8 luglio 1883, n. 1473 (serie 3ª), quando non ricorra l'applicazione dell'articolo 19, n. 2 e 3.

. . . . *Omissis* . . . . .

Sono nulli i contratti di assicurazione degli operai di cui nella prima parte del presente articolo, stipulati con Società o Imprese private di assicurazione. La nullità può essere eccepita soltanto dagli imprenditori o industriali; la Società o Impresa privata assicuratrice non può ripetere alcuna somma a titolo di risarcimento di danni.

17. — INDENNITÀ PER INABILITÀ PERMANENTE E PER MORTE.

Le indennità previste ai numeri 1, 2 e 5 dell'art. 9 della legge, e cioè quelle relative ai casi d'infortunio che abbiano cagionato l'invalidità permanente parziale od assoluta o la morte sono liquidate dall'Ufficio infortuni al quale sono pure affidate le ulteriori pratiche per i pagamenti agli interessati.

Quando dal certificato medico di constatazione dell'esito dell'infortunio, risulta che l'infortunio medesimo ha avuto delle conseguenze di inabilità permanente, gli Uffici debbono trasmettere all'Ufficio infortuni un rapporto del Servizio Sanitario contenente le indicazioni necessarie per poter applicare l'art. 95 del regolamento d'esecuzione della legge.

(Articolo 95 del regolamento). In caso d'invalidità permanente parziale, agli effetti della liquidazione dell'indennità, il salario si considera ridotto nelle proporzioni seguenti nei casi qui sotto esemplificati:

Per la perdita totale o al terzo superiore del braccio destro 80 %.

Per la perdita totale dell'avambraccio destro o del braccio sinistro al terzo superiore 75 %.

Per la perdita totale dell'avambraccio sinistro o di tutte le dita della mano destra 70 %.

Per la perdita totale di tutte le dita della mano sinistra 65 %.

Per la perdita totale del pollice destro 30 %.

Per la perdita totale del pollice sinistro 25 %.

Per la perdita totale della 2ª falange del pollice destro 15 %.

Per la perdita totale della 2ª falange del pollice sinistro 12 %.

Per la perdita totale dell'indice destro 20 %.

Per la perdita totale dell'indice sinistro 15 %.

Per la perdita totale del mignolo 12 %.

Per la perdita totale del medio od anulare 8 %.

Per la perdita totale di una falange d'un dito della mano 5 %.

Per la perdita in un qualunque punto di una coscia 70 %.

Per la perdita di una gamba al 3° superiore 60 %.

Per la perdita di una gamba al 3° inferiore o di un piede 50 %.

Per la perdita dell'alluce e corrispondente metatarso 15 %.

Per la perdita totale del solo alluce 7 %.

Per la perdita totale di un solo dito di un piede non si corrisponde alcuna indennità.

Per la perdita di più dita si corrisponde la indennità del 5 % per ogni dito perduto.

Per la sordità completa d'un orecchio 10 %.

Per la perdita totale della facoltà visiva di un occhio 35 %.

In caso di perdita di più membra od arti, od organi o di più parti dello

18. — Spese per prime cure, certificati medici, accertamenti sanitari e di controllo ed altre.

Le spese per le prime immediate cure mediche e farmaceutiche (art. 9 della legge; art. 15 del regolamento, già citato) per il trasporto dei feriti alla loro abitazione ed agli ospedali e per i certificati medici (art. 149 del regolamento) rilasciati dai sanitari estranei alla Ferrovia come al n. 4, debbono pagarsi direttamente coi fondi di scorta degli Uffici o coi fondi delle Stazioni, comprendendole fra le piccole spese.

19. — Assicurazione di operai alla Cassa Nazionale.

Saranno stabilite di volta in volta le norme da seguirsi nei casi in cui l'Amministrazione, valendosi della facoltà consentita dall'articolo 3 del regolamento approvato con R. Decreto 21 Maggio 1908, n. 244, deliberasse di effettuare l'assicurazione di personale avventizio presso la Cassa Nazionale Infortuni.

---

stesso organo, la riduzione del salario deve essere determinata di volta in volta, tenendo conto di quanto effettivamente, in seguito all'infortunio, è stata diminuita l'attitudine dell'operaio al lavoro, e seguendosi possibilmente le norme indicate nel presente articolo per le riduzioni corrispondenti alle singole lesioni,

L'abolizione assoluta ed inguaribile della funzionalità di membra, arti od organi è equiparata alla perdita anatomica di essi. Quando invece le membra, gli arti o gli organi siano resi soltanto parzialmente inservibili, la riduzione del salario si determina sulla base della riduzione assegnata per la perdita totale di essi, in proporzione del grado della funzionalità perduta, senza però che la riduzione medesima possa essere inferiore al 5 per cento.

(Art. 9 della legge) . . . In ogni infortunio il capo o esercente dell'impresa, industria o costruzione è obbligato a sostenere la spesa per le prime immediate cure di assistenza medica e farmaceutica, e per il certificato medico.

(Art. 149 del regolamento). Gli ufficiali sanitari e i medici condotti non possono, senza motivo giustificato, rifiutare l'opera loro, quando sia richiesta per accertare le conseguenze degli infortuni sul lavoro.

I certificati sono esenti da bollo.

Le indennità spettanti agli ufficiali sanitari ed ai medici condotti sono le seguenti:

1° pagamento delle spese di viaggio in 2ª classe sulle strade ferrate e nella misura di 25 centesimi per Km. sulle strade ordinarie;

2° lire due per il primo certificato medico da unirsi alla denunzia dell'infortunio. Questo certificato sarà rilasciato in doppio esemplare per il detto compenso complessivamente di L. 2, a richiesta ed a spese del capo o esercente dell'impresa, industria o costruzione;

20. — Affissione nei depositi, nelle officine, nei cantieri, nei magazzini, nelle stazioni.

In ciascun deposito, officina, cantiere, magazzino e stazione debbono essere affissi in modo che possano essere letti dagli operai:

1° l'estratto delle disposizioni della legge e del regolamento, che più specialmente interessano gli operai, pubblicato dal Ministero di agricoltura, industria e commercio (art. 153 del regolamento);

2° una tabella nella quale sia indicato che l'Amministrazione provvede direttamente alle liquidazioni delle indennità di legge per gli infortuni del lavoro che colpiscono gli operai addetti all'esercizio delle Ferrovie (art. 120 del regolamento).

Ogni Ufficio deve fornire agli operai, ai loro rappresen-

3° cent. 50 per ogni certificato comprovante la continuazione dell'inabilità al lavoro. Però per uno stesso infortunio, la spesa per i certificati di questa specie non potrà mai, qualunque sia il numero di essi, superare lire tre;

4° L. 2 per il certificato constatante l'esito definitivo della lesione. La spesa per i certificati indicati ai n. 3 e 4 è a carico degli Istituti assicuratori; il pagamento indicato al n. 1 è a carico di chi sostiene la spesa per i certificati. Qualora l'operaio abbia diritto all'assistenza medica gratuita, l'ufficiale sanitario o il medico condotto, obbligato a prestargliela, deve rilasciare gratuitamente i certificati indicati sotto il n. 3.

(Art. 153 del regolamento). Entro il termine di 6 mesi dalla pubblicazione del presente regolamento, il Ministero di agricoltura, industria e commercio pubblicherà un estratto delle disposizioni della legge (testo unico) e del presente regolamento, che più specialmente interessano gli operai . . . (*omissis*)

(Art. 120 del regolamento). In ogni stabilimento industriale ed in ogni cantiere di costruzioni deve essere affissa, in modo che possa essere facilmente letta dagli operai, una tabella in cui siano indicati la denominazione e la sede dello Istituto presso il quale gli operai sono assicurati e la data e la scadenza del contratto di assicurazione.

Il capo o l'esercente dell'impresa, industria o costruzione deve sempre tenere nello stabilimento o nel cantiere l'originale del contratto di assicurazione o una copia di esso conforme all'originale e deve fornire all'operaio, al suo rappresentante, o agli aventi diritto, tutte le indicazioni e gli schiarimenti in ordine al contratto stesso, dei quali abbiano bisogno per far valere le loro ragioni verso l'Istituto assicuratore.

Deve anche consentire, quando ne abbia richiesta, che le persone indicate nel capoverso precedente traggano copia del contratto di assicurazione,

tanti, o agli aventi diritto alle indennità, le indicazioni e gli schiarimenti dei quali abbiano bisogno. A tale uopo deve sempre essere provveduto di un esemplare delle Leggi, Regolamenti e Decreti contenenti le disposizioni per gli infortuni.

Gli Uffici che abbiano alla propria dipendenza anche del personale avventizio, pel quale l'Amministrazione abbia provveduto all'assicurazione presso la Cassa Nazionale Infortuni, debbono curare che nella tabella suddetta sia fatta risultare tale circostanza, con la indicazione della data e della scadenza del relativo contratto. Debbono anche consentire, quando ne abbiano richiesta, che le persone sopraindicate traggano copia del contratto di assicurazione (art. 120 del regolamento).

21. — Personale direttamente dipendente dai servizi centrali.

Per gli infortuni che possono accadere nel personale dipendente direttamente dai Servizi Centrali della Direzione generale, questi dovranno osservare le stesse norme indicate nella presente istruzione.

La presente istruzione ha vigore dal 1° di gennaio 1909, ed annulla e sostituisce quella n 1-1906.

Però in quanto concerne comunicazione e contabilizzazione di documenti relativi ad infortuni avvenuti a tutto il 31 Dicembre 1908 resta in vigore la istruzione n. 1-1906.

Agenti considerati operai agli effetti della legge per gli infortuni sul lavoro

1. Capi tecnici della trazione e delle officine del materiale mobile; capi tecnici di officina telegrafica; capi d'arte della trazione e delle officine del materiale mobile; capi d'arte d'officina di manutenzione.

2. Controllori di 2° grado (del movimento, del traffico e del telegrafo); controllori viaggianti.

3. Assistenti tecnici, dei lavori ed addetti agli scali.

4. Sorveglianti della linea e del telegrafo; sorveglianti tecnici; sorveglianti dei magazzini.

5. Macchinisti.

6. Assistenti alle merci; aiutanti applicati (addetti agli scali, ai depositi ed ai magazzini).

7. Gerenti.

8. Capi squadra e sotto capi squadra di tutti i servizi.

9. Capi conduttori principali, capi conduttori, conduttori ed allievi conduttori, macchinisti di treni elettrici e guidatori dirigenti di treni elettrici.

10. Capi manovra; manovratori, manovratori di officina.

11. Fuochisti, fuochisti di caldaie a vapore; fuochisti conduttori di motori a vapore; fuochisti accudienti locomotive; allievi fuochisti; accenditori.

12. Guarda merci; guardie di stazioni, guardiani di officina.

13. Capi verificatori e verificatori.

14. Capi deviatori e deviatori.

15. Guardamagazzino.

16. Guardaportoni.

17. Capi frenatori, guardafreni e frenatori.

18. Guardafili.

19. Illuminatori lampisti.

20. Operai, aiutanti operai.

21. Lumai.

22 Untori.

23. Cantonieri; guardiani di linea; guardiani cantonieri.

24. Pulitori.

25. Manovali di tutti i servizi.

26. Guardabarriere (uomini e donne).

INDICE

Ordine di Servizio N. 6.[v] (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Trasporti per soccorsi ai danneggiati dal terremoto della Sicilia e della Calabria.

(Vedi Ordine di Servizio N. 2[v] - 1909)

Con riferimento all'Ordine di Servizio N. 2[v]-1909, si avverte che, fino a contrario avviso, alle spedizioni di derrate alimentari ed affini, di oggetti di vestiario e simili e di materiali da costruzione, in partenza da stazioni delle Ferrovie Nord Milano ed in destinazione di località della Sicilia e della Calabria devastate dal terremoto, è accordata la gratuità del trasporto anche per il percorso delle dette Ferrovie, sempre alla condizione che, insieme cogli ordinari documenti di trasporto, siano presentate le apposite richieste delle Autorità prefettizie.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ANNO II - N. 6

11 FEBBRAIO 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, febbraio 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Errata-Corrige

Ordine di Servizio N. 30-09 (Boll. 4-09). Nella 1ª riga, invece di: « *Col 1° febbraio 1908* » leggasi: « *Col 1° febbraio 1909* ».

Ordine di Servizio N. 7-09 (Boll. 1-09). A pag. 23, in corrispondenza del nome della stazione Leipzig Berl. Bhf. transito Peri, leggasi *3.75* in luogo di *5 75* ed il nome della stazione di *Neiss* deve essere invece scritto *Neisse.*

Regio Decreto *N. 810 del 27 dicembre 1908 che costituisce in ufficio distaccato alla dipendenza del Servizio Centrale di Navigazione, la Sezione speciale di Messina pel servizio dello stretto* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 7 luglio 1907 N. 429, riguardante l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse all'industria privata;

Vista la legge 5 aprile 1908, N. 111, relativa ai servizi postali e commerciali marittimi;

Visto l'articolo 3 del Nostro decreto 12 marzo 1908, N. 110, convertito in legge 9 luglio 1908, N. 405, col quale venne istituita a Messina una sezione speciale pel servizio di navigazione dello stretto alla dipendenza della divisione del movimento e traffico della direzione compartimentale di Palermo;

Visto il Nostro decreto 2 luglio 1908, N. 453, sulla ripartizione dei Servizi centrali della direzione generale delle ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro segretario di Stato pei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La Sezione speciale di Messina pel servizio di navigazione dello stretto cessa di dipendere dalla Divisione del movimento e traffico della Direzione Compartimentale di Palermo ed è

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* N. 25 del 30 gennaio 1909.

costituita in ufficio distaccato alla dipendenza del Servizio centrale della navigazione.

Art. 2.

Il presente decreto, che avrà effetto dal 1° gennaio 1909, verrà presentato al Parlamento per la convenzione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 27 dicembre 1908.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI
BERTOLINI

Visto il guardasigilli: - ORLANDO.

R. DECRETO *n. 819 del 27 dicembre 1908 che approva l'annesso regolamento per la concessione di compartimenti riservati sulle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO e PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 9 Luglio 1908, n. 406, riguardante la concessione di carte di libera circolazione, di biglietti gratuiti ed a prezzo ridotto e di compartimenti riservati;

Visto l'art. 3 del Nostro decreto in data 26 novembre 1908, che approva il regolamento per la concessione di carte di libera circolazione e di biglietti gratuiti ed a prezzo ridotto, in applicazione della legge 9 Luglio 1908, n. 406;

Udito il parere del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' approvato l'annesso regolamento, visto, d'ordine Nostro, dai ministri segretari di Stato per i lavori pubblici e pel tesoro, che stabilisce le norme per la concessione di compartimenti riservati in applicazione dell'art. 8 della legge 9 Luglio 1908, n. 406.

Art. 2.

Il detto regolamento entrerà in vigore a cominciare dal 1° Gennaio 1909, dalla quale data restano abrogate le precedenti disposizioni in materia.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, n. 31, del 6 febbraio 1909.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Data a Roma, addì 27 Dicembre 1908.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
BERTOLINI.
CARCANO.

Visto: *il guardasigilli:* ORLANDO.

REGOLAMENTO

per la concessione di compartimenti riservati in applicazione all'art. 8 della legge 9 luglio 1908 N. 406.

Art. 1

Le concessioni di compartimenti riservati sono autorizzate a mezzo di biglietti valevoli o per un solo viaggio, di andata, o di andata e ritorno (biglietti per un solo viaggio); ovvero per qualsiasi viaggio che viene effettuato dalle persone, alle quali sono intestati (biglietti permanenti).

Rispetto ai treni la validità dei biglietti può essere senza limitazione, ovvero con esclusione di alcuni treni determinati. Non sono però mai valevoli per i treni di lusso.

È vietata l'emissione di biglietti impersonali.

Art. 2.

Possono essere concessi biglietti permanenti gratuiti per l'uso di compartimento riservato alle seguenti persone:

a) Principi e Principesse Reali d'Italia;

b) Grandi Ufficiali dello Stato (Regi Decreti 19 aprile 1868, 14 settembre 1888, 3 febbraio 1901);

c) consorti e vedove dei Cavalieri dell'ordine supremo della SS. Annunziata;

d) Vice Presidenti del Senato e della Camera dei Deputati;

e) Presidenti del Senato, della Camera dei Deputati, del Consiglio dei Ministri e Segretari di Stato usciti di carica, come pure Sotto Segretari di Stato pei Lavori Pubblici usciti di carica;

f) Direttore Generale, vice-Direttori Generali, Consiglieri di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, Capo dell'Ufficio Governativo di ispezione delle ferrovie concesse all'industria privata;

g) Direttori Generali delle Ferrovie dello Stato usciti di carica; Vice-Direttori Generali delle ferrovie dello Stato e Capi

dell'Ufficio Governativo d'ispezione delle ferrovie concesse all'industria privata pel quinquennio successivo al giorno in cui cessarono dalla carica;

h) Presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;

i) Regi ambasciatori italiani presso Stati esteri ed ambasciatori di Stati esteri presso il Re d'Italia, e la Santa Sede;

k) Il Segretario Generale del Ministero degli Affari esteri;

l) Regio Avvocato Generale Erariale;

m) Il Direttore Generale della Banca d'Italia, fino a che la Banca stessa disimpegnerà per le Ferrovie dello Stato il servizio di deposito in conto corrente speciale;

n) Alti funzionari di ferrovie estere in contatto colle Ferrovie dello Stato, a norma dei relativi accordi di scambio;

o) Funzionari superiori dei primi due gradi delle Ferrovie dello Stato, quando ne sia il caso per ragioni di servizio riconosciute con deliberazione del Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

I permanenti per compartimento riservato possono pure essere concessi ai Cardinali residenti in Italia.

Il biglietto permanente per compartimento riservato verrà mantenuto come concessione *ad personam*, alla Dama d'onore ed al Cavaliere d'onore attualmente in carica di S. M. la Regina Madre; al Gran Cacciatore attualmente in carica, di S. M. il Re; ai Direttori Generali, anche usciti di carica, delle Amministrazioni che esercitavano la Rete Mediterranea ed Adriatica; ai Presidenti di Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che attualmente ne godono.

Alle persone sotto indicate è concesso anche l'uso gratuito di un salone; concessione che risulterà da apposita indicazione sul biglietto per il compartimento riservato:

Principi e Principesse Reali d'Italia;

Presidenti del Senato e della Camera dei Deputati; Presidente del Consiglio dei Ministri, Ministri Segretari di Stato in funzione.

Art. 3.

Possono essere concessi dall'Amministrazione ferroviaria biglietti per l'uso del compartimento riservato ***per un solo viaggio:***

a) a Principi, Principesse, Dignitari e Ministri esteri e rispettive famiglie;

b) ai Cardinali residenti all'estero;

c) ad alti funzionari di ferrovie estere, con le quali vi sia scambio di biglietti.

Ai Ministri plenipotenziari italiani durante la loro destinazione presso Stati esteri sarà accordato l'uso di un compartimento riservato all'anno per un viaggio da e per Roma e lo stesso trattamento sarà fatto ai Ministri dei principali Stati esteri presso il Re d'Italia e la Santa Sede.

E' concesso l'uso gratuito di un salone alle rappresentanze del Parlamento viaggianti in forma ufficiale.

Potrà pure essere accordato l'uso gratuito del salone per singoli viaggi, a Principi e Principesse di Stati esteri, nonchè a Ministri di Stati esteri in carica. Potranno usare del salone il Direttore Generale ed i Vice Direttori Generali delle Ferrovie dello Stato, quando ciò sia giustificato da ragioni di servizio.

Art. 4.

Quando concorrano speciali circostanze, il Ministro dei Lavori Pubblici potrà rilasciare biglietti di compartimento riservato per un solo viaggio, di andata, o di andata e ritorno, fino al numero di 15 al mese.

È pure data facoltà al Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato di rilasciare per gravi motivi, tali biglietti ad agenti ferroviari fino al numero di 5 al mese.

Art. 5.

Non può essere concesso l'uso di un compartimento riservato o di un salone se non viaggia la persona alla quale è intestato il biglietto.

Il titolare di questo e le altre persone, che, eventualmente, prendessero posto nel Compartimento riservato o nel salone, devono essere muniti di regolare biglietto o di concessione di viaggio di 1ª classe.

Art. 6.

In via normale il numero dei compartimenti riservati gratuiti non potrà superare il quinto di quelli della ripettiva classe delle carrozze ordinarie che entrano nella composizione di ciascun treno, nè eccedere il numero di tre per ogni treno.

L'assegnazione dei compartimenti gratuiti in ciascun treno, verrà fatta secondo la precedenza risultante dalle prenotazioni.

Le persone che hanno facoltà di viaggiare gratuitamente in compartimento riservato, dovranno cambiare di carrozza ad ogni mutamento di treno, salvo disposizioni speciali in contrario.

Quando le condizioni del servizio su alcune linee lo esigano, l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato potrà stabilire limitazioni speciali all'assegnazione dei compartimenti riservati gratuiti su dette linee, applicabili pure alle concessioni già in corso; in casi speciali potrà anche temporaneamente sospendere del tutto l'uso di detti compartimenti.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il Ministro dei Lavori Pubblici
BERTOLINI.

Il Ministro del Tesoro
CARCANO.

REGIO DECRETO *10 gennaio 1909 che approva il progetto per l'impianto e l'esercizio di un binario di raccordo fra la stazione di Portonaccio e la ex Villa Patrizi* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il progetto e la domanda in data 12 settembre 1908 dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'impianto e l'esercizio temporaneo di un binario di raccordo, a scartamento normale, allacciante la stazione di Portonaccio, delle ferrovie dello Stato, con la ex Villa Patrizi, da servire per il trasporto dei materiali occorrenti alla costruzione dei fabbricati per la sede della Direzione generale delle ferrovie dello Stato e per quelli occorrenti, in seguito, alla costruzione del palazzo del Ministero dei lavori pubblici;

Vista la deliberazione 12 agosto 1908 emessa dalla Giunta municipale di Roma per l'occupazione del terreno di proprietà comunale per un termine non superiore a tre anni, e gli accordi intervenuti col Ministero della guerra, per l'attraversamento del piazzale presso la caserma del Macao;

Ritenuto che il binario da costruirsi deve equipararsi ad una ferrovia privata di seconda categoria;

Ritenuto che il Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto 13 ottobre 1908 ha dichiarato meritevole di approvazione il detto progetto anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, proponendo il termine di un anno per il compimento delle espropriazioni e dei lavori;

Sentito il Consiglio di Stato;

Viste le leggi 20 marzo 1865, N. 2248 (allegato *F*), sui lavori pubblici, 25 giugno 1865, N. 3359 sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità e 30 giugno 1906, N. 272, riguardante disposizioni speciali per la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale del Regno*, n. 26 del 1° febbraio 1909.

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico

É approvato, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto 12 settembre 1908 presentato dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato per l'impianto e l'esercizio di un binario di raccordo, a scartamento normale ed a trazione a vapore, fra la stazione del Portonaccio, delle ferrovie dello Stato, e la ex Villa Patrizi;

È assegnato il termine di un anno, a decorrere dalla data del presente decreto, per il completamento delle espropriazioni e dei lavori, ed il termine di tre anni a decorrere dalla stessa data, per l'occupazione temporanea dei beni occorrenti all'impianto del binario di raccordo suddetto.

Il Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici è incaricato della esecuzione del presente decreto, da pubblicarsi nella *Gazzetta ufficiale del Regno.*

Dato a Roma, addì 10 gennaio 1909.

VITTORIO EMANUELE.

BERTOLINI.

DECRETO REALE *n. 15 del 6 febbraio 1909 che autorizza il Ministro dei Lavori Pubblici a delegare alla Direzione Generale delle ferrovie dello Stato, gli acquisti nel Regno e all'estero di materiali e di provviste d'ogni genere occorrenti per riparare danni cagionati dal terremoto del 28 dicembre 1908* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Veduta la legge 12 gennaio 1909, n. 12;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Gli acquisti nel Regno ed all'estero di materiali e di provviste di ogni genere, per opere urgenti e per riparare danni causati dal terremoto del 28 dicembre 1908, nonchè gli eventuali acquisti di baracche o di padiglioni smontabili possono dal Ministro dei lavori pubblici essere delegati alla Direzione generale delle ferrovie di Stato, la quale vi provvede per mezzo di uno speciale ufficio.

Art. 2.

Gli acquisti, di cui all'articolo precedente, possono essere fatti con le forme e secondo gli usi e le consuetudini commerciali e quindi anche per semplice lettera o telegramma.

Il visto apposto dal capo dell'ufficio speciale, di cui all'articolo 1, sui contratti e sulle fatture, dispensa da qualsiasi ulteriore formalità di approvazione.

Art. 3.

Il collaudo dei materiali e dei mezzi d'opera acquistati viene eseguito da funzionari del R Corpo del genio civile, o da ufficiali del genio militare; si effettua per regola nei luoghi di consegna ed, eccezionalmente, anche in quelli di acquisto o di imbarco della merce.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* n. 31, del 6 febbraio 1909.

Il pagamento del prezzo, o dell'ultima rata di esso viene autorizzato in base al certificato di collaudo.

Art. 4.

Le disposizioni di cui agli articoli 1 e 2 del presente decreto sono applicabili anche ai noleggi di piroscafi e di velieri ed allo acquisto ed al noleggio di galleggianti diversi per imbarco e per sbarco di materiali nei luoghi colpiti dal terremoto.

Art. 5.

Le spese per le forniture, i noleggi ed i trasporti autorizzate dall'ufficio speciale, di cui all'art. 1, sono soddisfatte a cura della Direzione generale delle ferrovie dello Stato, nei modi e nei termini contrattuali, salvo rimborso da parte del Ministero dei lavori pubblici, in base ai relativi documenti giustificativi.

Art. 6.

Gli acquisti, i noleggi ed i trasporti direttamente fatti in via d'urgenza, e per gli scopi di cui all'art. 1°, da funzionari civili e militari, sono sottoposti alla ratifica del Ministro dei lavori pubblici, il quale provvede ai relativi pagamenti. I contratti o le fatture debbono portare il visto del funzionario che ha ordinato la spesa.

Art. 7.

Il presente decreto è applicabile a tutti gli acquisti, noleggi e trasporti eseguiti a datare dal 28 dicembre u. s., e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 6 febbraio 1909.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI
BERTOLINI
CARCANO

Visto, *Il guardasigilli:* ORLANDO.

Ordine di Servizio N. 42. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Tariffa locale N 231 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 34-1908)

Col 16 febbraio 1909, la Serie *A* della tariffa locale N. 231 P. V. sarà estesa ai trasporti di nitrato di soda, in partenza dalle stazioni di *Barletta, Orbetello, Portici* e *Spezia.*

Con la stessa data, la serie *B* della tariffa medesima sarà estesa ai trasporti di solfato di soda greggio in partenza dalla stazione di Portici.

Per conseguenza, nella intestazione della detta locale, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione delle nominate stazioni.

Ordine di Servizio N. 43. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Tariffa eccezionale N. 1063 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 39-1908)

Col 16 febbraio 1909, la serie *B* della tariffa eccezionale N. 1063 P. V. sarà estesa ai trasporti di nitrato di soda, in partenza dalle stazioni di *Barletta, Orbetello, Portici* e *Spezia.*

Per conseguenza, nella intestazione della detta serie di tariffa dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione delle nominate stazioni.

Ordine di Servizio N. 44. (Servizio V).

Istituzione di Uffici sanitari distaccati a Pisa e Bologna.

A partire dal 1° marzo 1909, vengono costituiti due uffici Sanitari distaccati posti alla diretta dipendenza dell' Ufficio sanitario compartimentale di Firenze;

l'uno a Pisa per le linee: Spezia (inclusa) - Grosseto (inclusa); Pontremoli (inclusa) - Vezzano; S. Stefano Magra Sarzana; Carrara - Avenza; Bagni di Lucca - Lucca (inclusa) - Pisa P. N.; Lucca - Viareggio; Empoli (esclusa) - Pisa C. - Livorno - Colle Salvetti; Volterra - Cecina; Piombino - Campiglia e Asciano (esclusa) - Montepescali;

l'altro a Bologna per le linee: Pontremoli (esclusa) - Parma (inclusa) - Bologna (inclusa); Bologna - Pistoia (esclusa) e Bologna - Poggio Rusco.

(Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nell'adunanza del 4 febbraio 1909).

Ordine di Servizio N. 45. (Servizio IV).

Provvedimenti a favore degli agenti scampati dal terremoto del 28 dicembre 1908 e delle famiglie di quelli periti.

L'on. Consiglio di amministrazione, nella seduta del 28 gennaio 1909, ha deliberato che i provvedimenti in favore degli agenti residenti nei luoghi devastati dal terremoto e precisamente a Messina e sulla tratta Rosarno-Reggio Calabria-Melito Porto Salvo, comprese, siano regolati dalle seguenti norme:

1. Agli agenti superstiti già residenti a Messina o sulla tratta Rosarno-Reggio Calabria-Melito Porto Salvo incluse, rimasti con carico di famiglia sarà corrisposto un sussidio che da un minimo di due mesi di stipendio o paga potrà salire, nei casi più gravi, fino a quattro mesi.

2. Agli agenti rimasti senza carico di famiglia che abbiano perduto sotto le macerie le proprie masserizie od anche solo il corredo personale, sarà corrisposto un sussidio pari a due mesi di stipendio.

3. Agli agenti superstiti senza carico di famiglia che non hanno perduto le proprie masserizie o corredo, sarà accordato un sussidio, che al massimo potrà raggiungere un mese di stipendio a paga.

4. Alle vedove ed agli orfani sarà accordato un sussidio che da un minimo di due mesi di stipendio o paga potrà salire fino ad un massimo di sei mesi nei casi più gravi. Potranno pure essere accordati dei sussidi - di regola entro il limite di due mesi - salvo elevarli in casi speciali - ai genitori, fratelli e sorelle che erano conviventi ed a carico dell'agente, ed in via di eccezione, ma in misura più limitata, salvo sempre i casi speciali - anche ai genitori, fratelli e sorelle che erano a carico ma non convivevano con l'agente, purchè siffatta condizione sia confermata da concordi attendibili testimonianze. Questi sussidi a vedove, orfani e parenti dovranno essere aumentati della somma corrispondente all'importo della tassa di ricchezza mobile.

5. Agli agenti superstiti che prestano servizio nelle località devastate dal terremoto e precisamente a Messina, e sulla tratta Rosarno-Reggio C.-Melito Porto Salvo, incluse, sarà corrisposto fino a tutto il febbraio corrente, per i giorni di servizio, l'indennità di trasferta intera, se trattasi di agenti rimasti con carico di famiglia anche se presentemente questa non conviva con l'agente. Per coloro che sono rimasti senza carico di famiglia, l'indennità di trasferta sarà corrisposta fino a tutto il 14 febbraio corrente.

6. Agli agenti superstiti aventi la famiglia a carico, che hanno perdute le masserizie sotto le macerie, trasferiti in località non devastate dal terremoto, sarà corrisposta la indennità di trasferta fino a tutto il mese di febbraio corrente. A quelli non aventi carico di famiglia, abbiano o non perduto le masserizie od il corredo personale, sarà corrisposta l'indennità di trasferta solo fino a tutto il 14 corrente.

7. Agli agenti superstiti potranno essere accordate delle anticipazioni fino ad una somma corrispondente a 8 mesi di stipendio o paga a seconda della gravità del danno materiale

subito, anticipazioni da estinguersi in rate mensili corrispondenti ad un quinto dello stipendio o paga predetti.

Per l'applicazione delle dette norme, di cui è incaricata la Direzione generale, ed in base alle quali dovranno pure essere regolarizzati i provvedimenti fino ad ora adottati in via provvisoria, si dispone quanto appresso:

a) I Sigg. Capi Servizio interessati, i Sigg. Capi Compartimento di Napoli e di Palermo ed i Sigg. Capi delle Divisioni del Movimento e Traffico, della trazione e Materiale e del Mantenimento di Napoli (Gestione Reggio C.) e di Palermo hanno facoltà, ciascuno per il dipendente personale, di corrispondere senz'altro i sussidi agli agenti, alle vedove, agli orfani ed ai genitori, fratelli e sorelle che erano regolarmente inscritti nello stato di famiglia come conviventi ed a carico, nei limiti minimi fissati dalle norme nei singoli casi, salva la deduzione di quanto fosse già stato precedentemente corrisposto come è detto al punto 5°. Si dovranno all'uopo emettere appositi mandati cui dalle competenti Ragionerie sarà dato corso d'urgenza. Di tali sussidi dovrà essere data comunicazione alla Direzione generale con elenco riassuntivo nominativo conforme ai modelli appositi da trasmettersi entro il corrente mese di febbraio, salvo far seguito per quelli che fossero concessi posteriormente. In questi elenchi dovranno essere riportati i sussidi accordati precedentemente in seguito ai danni del terremoto, nonchè le anticipazioni concesse per lo stesso titolo le quali sono da convertirsi in tutto od in parte in sussidi come è detto al punto 5°.

b) Per i sussidi in misura superiore al minimo e per quelli a favore di congiunti non conviventi ma a carico, dovrà essere chiesta la preventiva approvazione della Direzione generale, presentando all'uopo concreta proposta corredata di tutti quei dati che valgano a metterla in grado di giudicare della opportunità di accordare il proposto sussidio.

La circostanza della perdita totale o parziale del mobilio dovrà essere confermata, previ gli accertamenti del caso, da una dichiarazione scritta da un funzionario di grado non inferiore al 7° e appartenente al Servizio cui l'agente sussidiato è addetto.

c) I limiti dei sussidi alle vedove, agli orfani ed ai congiunti, di cui al punto 4°, s'intendono complessivamente per

famiglia, non per persona. I sussidi stessi dovranno essere computati in modo che la somma da pagarsi al netto della ricchezza mobile, corrisponda esattamente all'importo dei mesi di stipendio o paga cui si vuole che il sussidio ammonti. Occorrerà quindi moltiplicare l'importo stesso per 1,0829 conchè si tiene conto anche dell'aumento dell'imposta per effetto dell'art. 2 della legge 12 gennaio 1909, N. 12, come da Ordine di Servizio N. 27 (*Bollettino ufficiale* N. 4, 1909).

d) I Sigg. Capi Compartimento di Napoli e di Palermo ed in generale tutti gli uffici che sotto qualsiasi titolo avessero pagate delle somme ad agenti o famiglie di agenti non da esso dipendenti, ne trasmetteranno di tutta urgenza l'elenco agli uffici (Servizi Centrali o Divisioni) dai quali gli agenti stessi dipendono. In tali elenchi dovranno essere compresi anche i sussidi pagati direttamente dal Sig. Marchese NUNZIANTE, e che già furono dati in nota ai prefati Sigg. Capi Compartimento, nonchè quelli corrisposti sul luogo dal Signor Comm. CAIO, Vice Direttore Generale.

e) Le anticipazioni estinguibili a rate saranno accordate dalla Direzione generale, alla quale dovranno pertanto essere trasmesse le domande scritte degli interessati conforme all'unito modulo. Anche per siffatte domande dovranno essere date le maggiori informazioni sulle condizioni del richiedente, indicando altresì quali vincoli gravino sul suo stipendio ed allegandovi, per quanto riguarda la perdita delle masserizie, la dichiarazione di un funzionario come si è detto al punto 1°, semprechè già non sia stata trasmessa in appoggio alla proposta di sussidio oltre il minimo.

f) Dovendo — come già si è detto — essere regolarizzati in relazione alle ridette norme le elargizioni distribuite fino ad ora, si dispone che le anticipazioni accordate in dipendenza del terremoto siano convertite in sussidi mediante opportuna operazione contabile, per la quale saranno date apposite istruzioni.

Se fra anticipazione e sussidio non sarà stato raggiunto il limite minimo fissato pei singoli casi dalle comunicate norme, si dovrà corrispondere un nuovo sussidio fino a raggiungere il minimo stesso. Se sarà stato superato, si convertirà in sussidio soltanto quella parte di anticipazione che sta nel limite

minimo, e la parte eccedente dovrà essere ricuperata preferibilmente sulle indennità di trasferta, od anche sullo stipendio a rate mensili, se così desidererà l'interessato. Nel caso però che l'agente potesse — per le sue condizioni in relazione alle norme — aspirare ad un maggior sussidio, la regolarizzazione dell'anticipazione dovrà essere effettuata dopo che la Direzione generale avrà deciso sulla concessione del maggior sussidio.

Non sarà da tenersi conto dei piccoli sussidi dati ai profughi pei bisogni di vitto durante il viaggio.

Circolare N. 8. (Servizio I).

Uffici del Compartimento di Reggio Calabria.

Con riferimento all'Ordine Generale N. 2, si partecipa che dal giorno 10 febbraio 1909 comincieranno a funzionare le Divisioni Compartimentali del Movimento e Traffico, del Materiale e della Trazione e del Mantenimento e sorveglianza per le linee del Compartimento di Reggio Calabria, ricostituite con sede *provvisoria* a Napoli.

Circolare N. 9. (Servizio VIII).

[Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 19-1909).

Per le spedizioni di merci in servizio cumulativo ferroviario marittimo con la Sardegna deve essere presentata dal mittente, a seconda di quanto è prescritto dall'art. 13 delle relative « Tariffe e condizioni », una nota di spedizione o lettera di porto per ognuna delle Amministrazioni interessate nel trasporto.

Per le spedizioni quindi in partenza dal Continente, che interessano tanto le Ferrovie Reali Sarde, quanto le Ferrovie Secondarie della Sardegna, devono essere presentate dal mittente quattro esemplari dei documenti di trasporto anzidetti.

Constando invece che varie spedizioni in destinazione di stazioni delle Ferrovie Secondarie Sarde sono state accettate, di recente, senza il quarto esemplare del documento di trasporto, che occorre per il percorso su quelle Ferrovie, si richiama l'attenzione delle stazioni su quanto sopra, affinchè non incorrano altrimenti in tale irregolarità.

Circolare N. 10. (Servizio I).

Funzionari delle divisioni compartimentali incaricati di ricevere e stendere i contratti.

(Vedi Circolare N. 173-1908).

A datare dal 16 febbraio 1909 la funzione di stendere e ricevere i contratti pel Compartimento di Ancona sarà affidata all'Ispettore Capo Ing. Eligio Miglioli, restandone esonerato, dalla data stessa, l'Ispettore Ing. Carlo Viola.

A sostituto del Delegato ai contratti rimane confermato l'Ispettore Ing. Ezio Tagliaferri.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ANNO II - N. 7

18 FEBBRAIO 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, febbraio 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Errata-Corrige

Regol. per la Concessione delle carte di libera circolazione (Bollettino 5-09). A pag. 19, art. 26 linea 3ª invece di « *15 luglio 1908* » leggasi: « *15 luglio 1906* ».

Ordine di Servizio N. 25-09 (Boll. 4-09). Correggere in « *Peri* » il transito di « *Iselle* » esposto in corrispondenza della stazione di Klein-Wanzleben.

Ordine di Servizio N. 46. (Servizio XI).

Distribuito agli agenti delle classi 4, 9, 13, 16, 17, 30, 33 e 46 del Compartimento di Milano

---

Impianto di semafori a disco nelle stazioni di Lecco, Maggianico e Calolzio.

In conseguenza dell'impianto dei pali d'ormeggio per l'esercizio a trazione elettrica sul tronco Lecco-Calolzio, gli attuali segnali a disco di 2ª categoria di protezione delle stazioni di Lecco verso Calolzio, di Maggianico dalle due parti, e di Calolzio verso Lecco, rendendosi poco visibili, verranno sostituiti, a partire dei treni 2534 e 353 del 1° marzo 1909, con semafori a disco speciali, pure di 2ª categoria.

Come risulta dallo schizzo allegato al presente Ordine di Servizio, il nuovo tipo di semaforo a disco, è costituito da uno degli stessi pali che servono per la sospensione dei fili per la trazione elettrica, al quale sono applicati un disco fisso *A* (rosso) posto alla destra del palo stesso rispetto alla direzione dei treni cui il segnale comanda, e un disco mobile *B* (verde), che rimane normalmente coperto dallo schermo *C*.

Le indicazioni diurne e notturne di via impedita sono date rispettivamente dal colore rosso del disco fisso *A* e dalla luce rossa del fanale; quelle di via libera dal colore verde del disco mobile *B* e dalla luce, pure verde, del fanale.

Il segnale è disposto normalmente a via impedita; per disporlo a via libera si manovra apposita leva mediante la quale il disco mobile *B*, ruotando attorno ad un perno, si porta davanti al disco *A*. Contemporaneamente il disco rosso che serve per la segnalazione notturna di via impedita, ruota dall'alto al basso e viene sostituito da un vetro verde portato dal disco *B*.

Sul disco di fermata *A*, e sul vetro rosso è riportato il numero 2 per specificare che il segnale è di 2ª categoria.

Ordine di Servizio N. 47. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Completamento in stazioni intermedie del carico di derrate alimentari spedite a P. V. A.

(Vedi Ordine di Servizio N. 317-1908)

Nell'elenco delle Ditte alle quali è stata accordata la facoltà di completare, in stazioni intermedie, il carico dei trasporti di derrate alimentari a p. v. a., pubblicato con l'Ordine di Servizio N. 2-1905, sono da aggiungere le Ditte *Pietro De Gregori di Napoli, Oreste Garnier di Reggio Calabria* e *Rosario Greco di Catania.*

Ordine di Servizio N. 48. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Trasporti di petrolio da Catania, Bari, Ortona e dagli Scali Marittimi di Ancona, Genova e Napoli.

(Vedi Ordine di Servizio N. 199-1908)

Alla Società anonima pel commercio del petrolio « La Mediterranea » è stata concessa la facoltà di eseguire dalle stazioni di Catania, Bari, Ortona e dagli scali marittimi di Ancona, Genova e Napoli, spedizioni a carro completo di petrolio in lattoni comuni, sotto l'osservanza delle condizioni stabilite dall'ultimo capoverso della nota (1) all'articolo 54 delle « *Istruzioni relative al trasporto delle materie pericolose e nocive contemplate dall'allegato 9 alle Tariffe e Condizioni* » pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 64-1897 ex R. A. e con l'Istruzione N. 50-1897 ex R. M.

Di ciò dovrà farsi cenno nell'anzidetta nota (ultimo capoverso) delle menzionate Istruzioni.

Ordine di Servizio N. 49. (SERVIZI VII E XI).

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 9, 11, 15, 16, 17, 30, 33, 44, 45 e 46 del Compartimento di Milano

Attivazione del nuovo allacciamento dello Scalo di Milano P. Garibaldi coi binari del Triangolo di S. Rocco, di un apparato idrodinamico, e dei nuovi segnali di protezione del Bivio Vigevano.

A partire dalle ore 13 del giorno 2 marzo 1909 verrà posto in esercizio l'allacciamento presso il Bivio Vigevano, fra lo scalo di Milano P. Garibaldi e i binari del Triangolo di S. Rocco, con i nuovi segnali impiantati a sua protezione verso le tre direzioni di Milano C., Milano P. Garibaldi e Triangolo di S. Rocco.

Il segnale lato Rho rimane nella sua attuale posizione, mentre quello lato Milano P. S. verrà spostato verso il Bivio.

Per la manovra dei deviatoi e dei segnali del Bivio, sarà attivato un nuovo apparato centrale idrodinamico collocato in apposita cabina al Km. 1.970, in sostituzione dell'attuale, addossato alla Casa Cantoniera Km. 1.898.55, e che verrà soppressa.

La detta cabina funzionerà pure come posto di blocco N. 3 dei tronchi di linea Milano-Rho e Milano C Milano P. S.

Nello schizzo allegato sono indicati: la nuova disposizione dei deviatoi del Bivio Vigevano, la posizione dei relativi segnali di protezione, i collegamenti dei deviatoi e di segnali colle rispettive leve di manovra nonchè le distanze che possono interessare il personale di stazione di macchina e di scorta ai treni.

I segnali che nello schizzo non sono indicati come segnali di avviso, sono di I Categoria.

Ordine di Servizio N. 50. (Servizio VIII).

Trasporti da eseguirsi su richiesta dei Servizi dell'Amministrazione.

(Vedi Ordini Generali N. 38-1905 e 23-1906)

I trasporti da eseguirsi su richiesta dei Servizi dell'Amministrazione sono regolati dalle seguenti norme, le quali sostituiscono quelle emanate cogli Ordini Generali N. 38-1905 e N. 23-1906, restando abrogata ogni altra disposizione in contrario.

CAPO I.

Classificazione dei trasporti.

Art. 1.

Disposizioni generali.

Nessun trasporto per conto o per richiesta dei Servizi dell'Amministrazione, può effettuarsi senza essere scortato da apposito documento.

A questa regola generale fanno solo eccezione i trasporti di cui alla lettera *a*) del seguente articolo 2 specificati all'articolo 3.

Art. 2.

Specie dei trasporti.

I trasporti che possono essere eseguiti per conto o richiesta dei Servizi dell'Amministrazione sono di quattro specie:

a) *trasporti senza documento, in esenzione di tassa;*

b) *trasporti scortati da documento, in esenzione di tassa;*

c) *trasporti scortati da documento, da tassarsi in base alle tariffe a rimborso di spesa stabilite nel presente ordine di servizio;*

d) *trasporti a tariffa ordinaria, in conto corrente;*

Art. 3.

Trasporti senza documento in esenzione di tassa.

Appartengono a questa prima specie:

a) I trasporti di cassette, bolgette, sacchi, pieghi, ecc., contenenti la corrispondenza ordinaria (1) di servizio dei vari Uffici dell' Amministrazione, che si effettuano di massima mediante semplice consegna al treno.

Le buste e le fascie dei pieghi devono essere munite del timbro dell'Ufficio che li spedisce, oppure della firma dell'agente speditore.

La stazione di partenza, applicherà ad essi il proprio bollo indicante la data ed il numero del treno al quale vengono consegnati per l'inoltro a destino.

La gratuità del trasporto è limitata alla corrispondenza riguardante esclusivamente l'Amministrazione e l'esercizio delle proprie linee, comprese quelle in corso di costruzione, e per conseguenza, resta assolutamente vietato il trasporto di lettere private o di istanze, sollecitazioni e simili, presentate da privati alle stazioni per l'inoltro ad altri uffici dell'Amministrazione, ad eccezione dei reclami consegnati in busta aperta dagli aventi diritto.

Allo stesso modo, e con le medesime limitazioni si trasportano le lettere, le buste ecc. delle Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo o di corrispondenza (2).

b) I trasporti di carbone per le analisi.

c) I trasporti degli istrumenti geodetici e degli attrezzi di lavoro di cui al § 33 dell'Appendice N. 1 agli Ordini Generali N. 13 e N. 14-1905.

---

(1) Per la corrispondenza importante, da spedirsi raccomandata, vedi lettera *a*) del seguente articolo 4.

(2) Art. 3 del testo unico della Legge postale. « Chiunque trasporti o distribuisca corrispondenza in frode della privativa postale, oltre al pagamento « delle tasse dovute, incorre in una pena pecuniaria eguale al decuplo e che « non sarà mai minore di L. 5.

« Il diritto postale su cui è misurata la pena è quello stabilito per le cor- « rispondenze non francate.

« In caso di recidiva, alla pena pecuniaria si potrà aggiungere quella del « carcere estensibile a tre mesi. »

d) I trasporti in conto esercizio eseguiti nei limiti della stessa stazione.

e) I trasporti di pieghi contenenti la contabilità delle gestioni, nonchè i pacchi dei biglietti ritirati in arrivo che le stazioni trasmettono ai Controlli Prodotti.

Pei trasporti contemplati da quest'ultimo comma saranno da osservarsi le norme all'uopo stabilite.

Art. 4.

Trasporti scortati da documento, in esenzione di tassa.

Appartengono a questa specie:

a) I trasporti di cassette, bolgette, sacchi, pieghi, ecc., contenenti la corrispondenza importante di servizio dei vari Uffici dell'Amministrazione da spedirsi raccomandata:

b) Le spedizioni delle lettere di vettura ordinate dalle Ditte all'Amministrazione, o che le Ditte fanno stampare per conto proprio e mandano all'Amministrazione per la timbratura a secco;

c) le spedizioni di cestoni o di altri recipienti che hanno servito al trasporto di merci estere in esenzione di visita doganale, e quelle di campioni in genere;

d) le spedizioni di sacchi, recipienti ed imballaggi di qualsiasi genere;

e) le spedizioni degli oggetti di vestiario rifiutati o respinti per la riparazione;

f) le spedizioni di numerario o di carte di valore eseguite per qualsiasi motivo dalle casse, dalle stazioni e dagli altri Uffici dell'Amministrazione e quelle dei sacchi vuoti per numerario restituiti dalle Casse alle stazioni;

g) le spedizioni di cassette o pacchi di biglietti di viaggio restituiti ai Controlli Prodotti dalle stazioni e dalle Agenzie;

h) i trasporti di materiale d'esercizio che si manda o ritorna dalla riparazione;

i) i trasporti di materiale rotabile, copertoni, ed attrezzi di carico spediti per concentramento e per ripartizione;

l) i trasporti di persone e bagagli eseguiti con biglietti o buoni di servizio;

m) i trasporti in piccole partite di acqua e viveri e relativi recipienti vuoti di cui ai §§ 9 e 10 dell'Allegato *B* all'Appendice N. 1 degli Ordini Generali N. 13 e 14-1905;

n) i trasporti di recipienti vuoti ed imballaggi, che sono spediti dai capi zona alle Società Cooperative fra agenti ferroviari per prendere le derrate.

Art. 5.

Trasporti scortati da documento e da tassare alla tariffa di servizio.

Appartengono a questa specie:

a) i trasporti di persone addette ai lavori, quando esse non fruiscano di recapiti gratuiti;

b) i trasporti di masserizie degli agenti dell'Amministrazione di cui al § 42 delle Norme d'applicazione del Regolamento per la concessione dei biglietti di servizio, quelli di acqua per il rifornimento delle cisterne delle stazioni, delle case cantoniere o per altri usi di servizio, nonchè quelli dei viveri per il personale dell'Amministrazione, eseguiti a mezzo di appositi carri;

c) tutti gli altri trasporti per conto dell'Amministrazione non tassativamente contemplati nei precedenti articoli 3 e 4.

Art. 6.

Trasporti a tariffa ordinaria in conto corrente.

Appartengono a questa specie i trasporti riflettenti l'esecuzione di lavori per conto dei terzi (impianto di binari di raccordo, di piani caricatori, di passaggi a livello, lavori d'officina e simili).

CAPO II.

DOCUMENTI CHE DEVONO SCORTARE I TRASPORTI IN SERVIZIO.

Art. 7.

Moduli pei trasporti in servizio.

I modelli dei documenti da adoperarsi pei trasporti in servizio risultano, con l'indicazione della serie, numero, specie, colore e titolo, dall'Allegato al presente Ordine di Servizio,

nel quale è pure indicato il loro uso in relazione alle disposizioni che regolano l'effettuazione delle varie specie dei trasporti.

Art. 8.

Documenti pei trasporti interessanti le stazioni comuni e le linee in esercizio speciale.

I documenti di cui al precedente articolo 7 servono tanto per i trasporti che interessano l'esercizio ed i lavori delle stazioni e delle linee esclusive dello Stato, quanto per quelli che riguardano l'esercizio ed i lavori delle stazioni comuni colle Amministrazioni estere, e delle linee in esercizio speciale, colla sola avvertenza, che nel secondo caso dev'essere indicata in testa al documento stesso, in carattere appariscente, la stazione comune cui il trasporto si riferisce.

CAPO III.

Trasporto delle persone.

Art. 9.

Richiesta di trasporto.

Per il trasporto delle persone si fa uso della richiesta Mod. I-111, la quale è valevole pei lavori a carico dell'esercizio, per quelli in conto patrimoniale, o per costruzione di nuove linee, siano essi da eseguirsi per conto diretto dei Servizi, oppure per conto di Imprese, il che risulterà dalle indicazioni che gli Uffici emittenti dovranno all'uopo esporre sulla richiesta medesima.

Nel caso di trasporti per conto diretto dei Servizi, la stazione di partenza, dopo avere accertata la regolarità della richiesta, appone sui due tagliandi il bollo ad umido colla data e col numero del treno, trattiene il tagliando *A* per unirlo alla contabilità della gestione viaggiatori, e, senza riscuotere tassa alcuna, emette un biglietto Mod. I-201 per ogni richiesta,

previa indicazione sul medesimo del numero delle persone e degli estremi della richiesta stessa. Consegna poscia, insieme al biglietto Mod. I-201, il tagliando *B* alla persona od alla comitiva che viaggia.

Tanto il tagliando *B*, quanto il mod. I-201 saranno ritirati dalla stazione di arrivo e da essa trasmesi, al competente Controllo Prodotti.

Nel caso di trasporti per conto di Imprese, la stazione di partenza, ritirando il tagliando *A*, deve riscuotere la tassa di trasporto nella misura di 2 centesimi per ogni persona e per chilometro di percorrenza, oltre la relativa tassa di bollo, emettendo pure un biglietto modulo I-201, da contabilizzarsi sotto il titolo « introiti a rimborso di spesa ». Questo biglietto. da consegnarsi alla persona od alla comitiva viaggiante, insieme al tagliando *B* di cui è stato fatto cenno, verrà ritirato con esso dalla stazione di arrivo e trasmesso al competente Controllo Prodotti.

Il Controllo, compiute le operazioni di sua spettanza, restituirà agli uffici emmittenti, pei debiti riscontri, i tagliandi *A* ed i tagliandi *B* relativi ai Moduli I-201, fatta eccezione per i tagliandi *A* e *B* rilasciati dagli Uffici del Servizio XII, che dovranno rimettersi invece alla sede centrale del Servizio stesso.

Le richieste sono valide per due mesi a decorrere dalla data della loro emissione.

Per le fermate intermedie valgono le norme di cui all'Allegato 7 delle Tariffe.

Art. 10.

Classe per cui sono valevoli le richieste.

Le persone munite delle richieste di cui all'art. 9 devono viaggiare in 3ª classe coi treni accelerati, omnibus e misti, salvo speciale autorizzazione da apporsi sulla richiesta dall'Ufficio che la emette, qualora sia necessario il trasporto coi diretti.

Art. 11.

Riduzione del numero delle persone indicate nella richiesta.

Se all'atto della partenza si presenta un numero di persone inferiore a quello indicato nella richiesta, il bigliettario dovrà farne opportuna annotazione sulla richiesta stessa nello spazio a ciò destinato, rilasciando il biglietto di cui all'articolo 9 in relazione al numero effettivo delle persone che viaggiano.

CAPO IV.

Trasporto dei materiali e mezzi d'opera.

Art. 12.

Richiesta di trasporto per conto dei servizi dell'Amministrazione.

Verso presentazione delle lettere di porto Mod. I-112 ed I-113 di cui all'Allegato al presente Ordine di servizio, e dopo accertata la loro regolarità, le stazioni daranno corso ai trasporti tenendo presente che, come pei trasporti di cui all'art. 2 comma *b*) e per quelli di cui al successivo comma *c*), effettuati per conto diretto dei Servizi dell'Amministrazione, non dovranno applicare, nè contabilizzare alcuna tassa, essendo ciò riservato ai competenti Uffici, come si dirà in seguito.

Art. 13.

Richiesta di trasporto per conto di Imprese.

Pei trasporti da eseguirsi per conto di Imprese accollatarie di lavori a carico dell'esercizio, in conto patrimoniale, o per costruzione di nuove linee, si fa uso della richiesta ad un solo tagliando Mod. I-114 di cui all'Allegato al presente Ordine di servizio.

Oltre alla detta richiesta, valevole per ottenere l'applicazione della tariffa di servizio, le stazioni dovranno esigere, la pre-

sentazione della lettera di porto, od eventualmente della nota di spedizione, che le Imprese stesse devono compilare sul modulo in uso per i trasporti ordinari.

Le relative tasse di porto e diritto fisso, da computarsi nella misura indicata sulla richiesta, saranno dalle stazioni riscosse e contabilizzate sotto il titolo « Introiti a rimborso di spesa ».

Le richieste Mod. I-114 vanno allegate ai relativi documenti di trasporto, ed il Controllo Prodotti, dopo compiute le operazioni di sua competenza, le invierà mensilmente agli Uffici emittenti, fatta eccezione per quelle rilasciate dagli Uffici distaccati del Servizio Centrale XII, che saranno da trasmettersi invece al Servizio stesso.

La richiesta Mod. I-114 è valida per due mesi dalla data del suo rilascio.

Art. 14.

Modalità per l'effettuazione dei trasporti.

Gli stampati, i piccoli pacchi, gli oggetti di vestiario e le merci in disguido, erroneamente istradate (art. 31), possono essere spedite a grande velocità, ad eccezione delle materie pericolose e nocive per le quali sia tassativamente prescritto il trasporto a piccola velocità colle cautele indicate nell'alleg. 9 delle Tariffe.

Tutti gli altri trasporti in servizio di materiali d'ogni genere, devono farsi a piccola velocità, salvo nei casi d'urgenza, pei quali gli Uffici mittenti ritengano di autorizzare, sui relativi documenti, il trasporto a grande velocità, indicandone il motivo.

I trasporti per conto delle Imprese possono aver luogo tanto in porto affrancato, quanto in porto assegnato.

In quest'ultimo caso, l'Ufficio che rilascia la richiesta, potrà richiedere all'Appaltatore quella garanzia che stimerà necessaria per assicurare che avvenga il regolare svincolo delle cose trasportate.

Art. 15.

Richiesta di carri.

Quando per l'effettuazione di un trasporto in servizio occorre l'uso esclusivo di un carro, l'ufficio mittente deve farne domanda alla stazione, domanda che deve risultare anche sul documento di trasporto.

Art. 16.

Consegna e riconsegna dei trasporti.

Per la consegna e la riconsegna dei trasporti scortati da lettere di porto in servizio, valgono le stesse modalità in uso per i trasporti ordinari. Le stazioni di partenza e quelle di arrivo devono quindi rilasciare al mittente ed al destinatario, rispettivamente la ricevuta in partenza, all'atto della consegna del trasporto, ed il bollettino di consegna all'atto dello svincolo, previa quitanza della spedizione riconsegnata.

Art. 17.

Carico e scarico.

Le operazioni di carico e scarico dei trasporti in servizio nei casi di carri completi o da considerarsi come tali, devono essere compiute dal personale dei Servizi o delle Imprese interessate, a seconda che il trasporto si effettua per conto degli uni o delle altre.

Art. 18.

Disposizioni speciali per i trasporti per conto di Imprese.

Ai trasporti in servizio da eseguirsi per conto di Imprese assuntrici di lavori, sono applicabili tutte le disposizioni in vigore

per i trasporti ordinari, in quanto non siano modificate col presente Ordine di servizio.

Per quelli di siffatti trasporti che provengono da altre Amministrazioni sono dovute, per il perscorso non appartenente alle ferrovie dello Stato, le tariffe ordinarie, e se i trasporti medesimi sono caricati su vagoni delle ferrovie corrispondenti, le Imprese devono pagare la tassa di nolo dovuta alle ferrovie stesse, oppure provvedere, a loro cura e spese, per il trasbordo sui carri delle Ferrovie dello Stato nelle stazioni di transito.

Quando non avvenga il trasbordo,le stazioni d'arrivo, dovranno riscuotere, *a titolo di deposito*, per il nolo del vagone, L. 3,00 per ogni 100 chilometri di percorso fatto sulle linee dello Stato dal vagone di altre Amministrazioni, considerando separatamente il viaggio di andata da quello di ritorno, ed ognuno dei suddetti viaggi per centinaia di chilometri indivisibili.

Per tali depositi le stazioni dovranno rilasciare al destinatario una ricevuta provvisoria e chiedere in pari tempo, con lettera al Controllo Prodotti, al quale, secondo le norme vigenti, hanno rimesso il documento di trasporto, il rilievo a debito per il vero importo del nolo dovuto, al fine di potere addivenire alla liquidazione definitiva del deposito col destinatario e quindi al rimborso dell'eventuale somma in più depositata od alla riscossione di quella in meno percetta.

Art. 19.

Trasporti con treni speciali-materiali.

Per la contabilità dei trasporti di materiali effettuati con treni speciali, si deve far uso della cedola orario, modello I-120, da compilarsi a cura del Servizio per conto del quale si fa il trasporto, cui spetta pure di ritirarla.

L'ufficio che emette questa cedola-orario, ed il personale che scorta i treni, avranno cura di completarla in ogni sua parte, precisando, per quanto riguarda il percorso effettivo di ogni

treno, il punto di carico e di scarico dei materiali, e facendo risultare se le tasse devono far carico al lavoro, oppure ad una Impresa della quale sarà, in questo caso, indicato il nome.

Il peso dev'essere possibilmente stabilito mediante pesatura diretta. In caso contrario, la tassazione verrà fatta in base al peso specifico e volume del materiale trasportato.

Per questi treni speciali si deve altresì compilare il foglio di corsa, il foglio veicoli ed il bollettino di trazione comune a tutti i treni.

Nessun giro di spesa deve farsi fra i Servizi, in dipendenza dell'effettuazione di questi treni.

CAPO V.

Tariffe e distanze

Art. 20.

Tariffe.

Le tariffe da applicarsi ai trasporti in servizio, tanto di persone che di cose, da eseguirsi a grande od a piccola velocità con treni ordinari e speciali, risultano dal seguente prospetto:

CATEGORIA DEI TRASPORTI	Tassa di porto per persona o per tonnellata-chilometro	Diritto fisso di stazione per tonnellata	Diritto fisso per tonnellata		Tassa minima		
			di carico (2)	di scarico (2)	per spedizione	per carro-chilometro	per treno speciale e per giorno qualunque sia il numero delle corse fatte dal treno speciale
Trasporti di persone.	0.02	—	—	—	—	—	—
Trasporti di materiale rotabile di nuovo acquisto, circolante sulle proprie ruote	0.01 (*)	—	—	—	—	—	—
Trasporti con treni ordinari per conto dei Servizi dell'Amministrazione:							
a) a carico dell'esercizio, della manutenzione ordinaria, straordinaria, dei magazzini e dei terzi (4) (lettera di porto verde).	0.02 (**)	0.20	—	—	—	—	—
b) in conto patrimoniale o di nuove costruzioni (lettera di porto rosa) .	0.02	0.20	0.40	0.40	0.50	0.10 (3)	—
Trasporti con treni ordinari per conto di Imprese accollatarie	0.03	0.20	0.40	0.40	0.50	0.15 (3)	—
Trasporti con treni speciali per conto dei Servizi dell'Amministrazione:							
a) in conto esercizio e della manutenzione ordinaria e straordinaria .	0.02	—	—	—	—	0.10 (3)	50.—
b) in conto patrimoniale e di terzi (4)	0.02	0.20 / 0.50 / 0.25 (1)	0.40	0.40	—	0.10 (3)	50.—
Trasporti con treni speciali-materiali per conto di Imprese accollatarie .	0.03	0.20 / 0.50 / 0.25 (1)	0.40	0.40	—	0.15 (3)	50.—

* Da contabilizzarsi in conto patrimoniale ai soli effetti finanziari.

** Da tassarsi e contabilizzarsi colle norme di cui all'articolo 23.

(1) Il diritto fisso pei treni materiali è di L. 0.20 alla tonnellata pei trasporti da stazione a stazione; di L. 0.50 se il trasporto avviene da o per un punto intermedio o fra due punti intermedi; ridotto a L. 0.25 quando il trasporto venga fatto con treno di ritorno utilizzato. Nel caso in cui i materiali trasportati con treno speciale fossero già stati o dovessero venire gravati del diritto fisso di L. 0.20 per un precedente o susseguente trasporto con treno ordinario, il diritto fisso pel treno speciale verrà proporzionalmente ridotto di tale importo.

Pei trasporti in provenienza dalle cave il diritto fisso è di L. 0.20 o L. 0.50 per tonnellata, a seconda che la cava è allacciata direttamente con la stazione, oppure in piena linea.

(2) Pei trasporti effettuati per conto diretto dei Servizi il diritto fisso di carico e scarico si applica nel solo caso in cui l'operazione venga eseguita dal personale dell'Amministrazione pagato a debito dell'esercizio. Per quelli a carico di Imprese, le cui operazioni sieno state eseguite dal personale dei Servizi pagato in conto lavori, non si dovrà computare il compenso, ma a cura dei Servizi verrà addebitato il relativo importo direttamente alle Imprese predette.

(3) Le tasse minime per vagone-chilometro sono applicabili quando sia richiesto o si renda necessario l'impiego di uno o più vagoni anche congiunti. La tassa minima di L. 0.15 è sempre applicabile nei casi di trasporti di animali da tiro.

(4) Quando non siano applicabili le disposizioni del Capo VII del presente Ordine di Servizio.

Per il percorso fra gli Scali marittimi o lacuali e le stazioni limitrofe, le tasse di cui sopra vanno computate in base alle distanze valevoli per il pubblico, senza l'aggiunta di altre tasse speciali.

Per i percorsi fra gli scali marittimi o lacuali e le stazioni limitrofe non risultanti dal « Prontuario generale » (edizione 1° luglio 1908). valgono le distanze singolarmente indicate all'Allegato 8° delle Tariffe.

I trasporti per conto di Imprese sono soggetti alla tassa di bollo ed alle altre tasse accessorie e sopratasse stabilite dalle vigenti tariffe per i trasporti ordinari (pesatura, magazzinaggio, uso della gru, nolo copertoni, ecc.).

Per la tassazione dei trasporti interessanti gli enti comuni con le ferrovie estere, valgono le disposizioni dell'art. 22.

Ai trasporti in conto patrimoniale, di nuove costruzioni o di Imprese, che si svolgono entro i limiti della stessa stazione, si applicherà la tassa fissa di L. 0,70 per ogni tonnellata di portata del carro o dei carri impiegati, escluse le operazioni di carico e scarico che sono obbligatorie per le parti. Per questi ultimi trasporti si dovrà emettere la modula I-120.

Art. 21.

Computo delle distanze.

Pei traspòrti per conto di Imprese da o per stazioni non ammesse al servizio merci P. V. la distanza tassabile, in analogia ai trasporti del pubblico, viene computata secondo le norme stabilite dall'avv. *C*) a pagina 5 del Prontuario generale delle distanze chilometriche della rete dello Stato (edizione 1° Luglio del 1908) e cioè da o per la stazione precedente o susseguente ammessa al servizio merci P. V.

I trasporti da eseguirsi con treno speciale si tassano per le distanze che risultano dalle tavole polimetriche, calcolando per intero le tratte fra stazione e stazione parzialmente percorse, nel caso di carico e scarico in punti intermedi.

Per le *cave*, tanto se allacciate direttamente con le stazioni, quanto se allacciate in piena linea, la distanza tassabile, arro-

tondata al chilometro, è quella che intercede fra le estremità del binario di cava e la stazione di arrivo o quella susseguente al punto di scarico.

Art. 22.

Tasse da applicare ai trasporti per gli enti comuni colle ferrovie estere.

I trasporti per l'esercizio e pei lavori in conto patrimoniale delle stazioni comuni colle Amministrazioni estere, sono soggetti per ragioni di reciprocanza, alle tariffe normali del pubblico, ad eccezione di quelli inerenti alla manutenzione dei fabbricati e dell'armamento della stazione di Ventimiglia (spese a carico del Servizio Mantenimento) i quali, vanno tassati nella misura di L. 0,03 per tonnellata e chilometro, col diritto fisso di L. 0,40 per tonnellata, allo stesso modo che le Ferrovie Francesi P. L. M. praticano per la stazione di Modane.

CAPO VI.

MODALITÀ PEL L'APPLICAZIONE E CONTABILIZZAZIONE DELLE TASSE.

Art. 23.

Trasporti a carico dell'esercizio e della ordinaria e straordinaria manutenzione.

Invece che colla diretta applicazione della tariffa chilometrica ad ogni singola spedizione, tutti i trasporti di materiali e mezzi d'opera (esclusi quelli con treni speciali), effettuati per conto diretto dei Servizi dell'Amministrazione a carico dell'esercizio, della ordinaria e straordinaria manutenzione o dei magazzini, saranno tassati a cura dei Servizi interessati, mediante coefficienti stabiliti sulla base del prezzo di cui all'articolo 20, da applicarsi al valore complessivo od al peso totale dei materiali trasportati, e le somme così ottenute verranno dai Servizi stessi accreditate direttamente al conto « Introiti a rimborso di spesa » addebitandone i relativi conti di competenza.

Pei trasporti di persone effettuati a carico dell'esercizio e

della ordinaria e straordinaria manutenzione, come pure pei trasporti di acqua, viveri e di masserizie, l'importo da contabilizzarsi sarà segnalato annualmente dal Servizio Centrale II ai rispettivi Servizi.

Art. 24.

Trasporti in conto patrimoniale e di nuove costruzioni.

La tassazione dei trasporti di persone e di cose da effettuarsi a carico delle spese patrimoniali e di nuove costruzioni, sarà eseguita direttamente dai Servizi in base ai prezzi di cui all'articolo 20 e riassunta nel modo seguente:

a) se trattasi di trasporti di persone, i Servizi che hanno emessa la richiesta, all'appoggio dei tagliandi A e *B* che riceveranno dai Controlli Prodotti, compileranno gli elenchi Modulo dulo I-121;

b) se trattasi di trasporti di materiali dei quali sia mittente un magazzino, per somministrazione ai Servizi occorrenti ai lavori, il magazzino stesso, sulla base delle ricevute in partenza, deve riepilogare i trasporti sugli elenchi mensili Mod. I-122, esponendo le indicazioni richieste dalle colonne da 1 a 5, ed inviandoli poscia ai singoli uffici destinatari, eccezione fatta per gli elenchi interessanti il Servizio XII, che dovranno essere trasmessi invece direttamente alla sede centrale, e non agli uffici distaccati del Servizio stesso.

c) per tutti gli altri trasporti, che non riguardano somministrazioni di magazzino, gli uffici interessati dovranno compilare gli elenchi mensili mod. I-123, valendosi del bollettino di consegna, ed in mancanza di questo, della ricevuta in partenza.

Per assicurare la regolare contabilizzazione dei trasporti di di cui sopra, i Controlli Prodotti invieranno mensilmente agli uffici che la devono eseguire, le lettere di porto Mod. I-113 (rosa) pei necessari confronti, regolandosi come segue:

a) pei trasporti effettuati dal Servizio VI, agli Uffici per conto dei quali i trasporti stessi sono stati eseguiti;

b) pei trasporti effettuati per conto del Servizio XII, alla sede centrale del Servizio stesso;

c) pei trasporti effettuati dai magazzini del Servizio XI, alle Sezioni del Mantenimento destinatarie dei trasporti stessi.

d) per tutti gli altri trasporti, agli Uffici che hanno emessa la relativa lettera di porto.

Art. 25.

Trasporti con treni speciali-materiali.

Pei trasporti con treni speciali-materiali, sia a carico dell'esercizio, sia in conto patrimoniale o di nuove costruzioni, tanto se eseguiti a cura diretta dei Servizi, quanto per conto di Imprese, gli Uffici interessati, valendosi delle cedole orario Mod. I-120 (rosa), provvederanno alla tassazione e compilazione degli elenchi mensili Modulo I-124.

Art. 26.

Contabilizzazione degli elenchi.

La contabilizzazione degli elenchi Mod. I-121 e Mod. I-122, verrà fatta direttamente dai Servizi interessati mediante l'emissione di appositi mandati d'ordine, accreditando il conto « Introiti a rimborso di spesa » e addebitando i rispettivi conti di competenza.

L'importo invece degli elenchi dei treni speciali per conto di Imprese (Mod. I-124), dovrà essere accreditato al conto « Introiti a rimborso di spesa » a mezzo di mandato di introito per il ricupero delle tasse dalle Imprese debitrici.

Art. 27.

Contabilizzazione dei trasporti per l'esercizio e per lavori nelle stazioni comuni con le ferrovie estere.

I trasporti per l'esercizio e per i lavori in conto capitale delle stazioni comuni con le ferrovie estere, essendo soggetti alle tariffe normali del pubblico, saranno liquidati a cura dei Controlli Prodotti, i quali addebiteranno l'importo delle relative tasse al conto d'ordine del competente Servizio, trasmettendo a quest'ultimo l'apposito elenco Modulo I-125.

E' fatta eccezione per quelli inerenti alla manutenzione dei fabbricati e dell'armamento della stazione di Ventimiglia, le cui tasse, da computarsi nella misura indicata all'art. 22, dovranno essere contabilizzate a cura del Servizio Mantenimento con le modalità indicate al primo capoverso dell'art. 26.

CAPO VII.

Trasporti a tariffa ordinaria da eseguirsi in conto corrente a richiesta dei servizi.

Art. 28.

Norme da seguirsi per i trasporti in conto corrente

I trasporti riflettenti l'esecuzione di lavori per conto dei terzi (impianto di binari di raccordo, di piani caricatori, di passaggi a livello, lavori d'officina ecc.) devono essere eseguiti e tassati a tariffa ordinaria; ma nel caso in cui debbano effettuarsi senza l'immediato pagamento delle relative tasse pel fatto che queste vengono comprese nel conto del lavoro, si seguiranno le norme di cui in appresso.

Art. 29.

Trasporto di persone.

Per i trasporti di persone i Servizi useranno la stessa richiesta di cui si è parlato nell'art. 9, in base alla quale la stazione di partenza rilascierà, a *tariffa ordinaria*, un biglietto modulo I–201, previa indicazione sul medesimo del numero delle persone e degli *estremi della richiesta*, assumendone debito nei modi d'uso.

Siccome però la stazione non deve riscuotere l'importo, così per pareggiarsi, deve fare corrispondente scritturazione di credito nella propria contabilità all'appoggio del tagliando *A* della richiesta e della matrice del biglietto Modulo I–201, mediante iscrizione nel Modulo I–302.

I Controlli Prodotti, in base ai detti documenti, emettono elenchi mensili modulo I–125 a debito dei Servizi interessati.

Art. 30.

Trasporto di materiali.

Per i trasporti di materiali, gli Uffici dirigenti dei lavori dovranno adoperare i documenti ordinari, e cioè la nota di spedizione o la lettera di porto, apponendovi la dichiarazione, convalidata con bollo e firma, che le tasse vanno conteggiate in conto corrente e l'indicazione del lavoro per il quale ha luogo il trasporto, l'ente o la Ditta per il quale è eseguito, ed il Servizio al quale devono addebitarsi le tasse.

La stazione di arrivo applica le tasse e ne assume debito nei modi prescritti, ma in luogo di riscuoterne l'importo, si fa rilasciare dal destinatario, sul bollettino di consegna, la dichiarazione di aver svincolato il trasporto senza il pagamento delle tasse, ed in appoggio a tale documento pareggia il debito della propria contabilità delle merci con un corrispondente accredito mediante il Modulo I–484, curando che sul bollettino di consegna siano riportate le indicazioni che risultano dalle relative note di spedizione o lettere di porto, specialmente per quanto riguarda il motivo del trasporto ed il Servizio cui deve essere addebitato.

I Controlli Prodotti, ricevuti i documenti che giustificano il credito assunto dalle stazioni, provvedono, previa revisione delle relative tasse, all'emissione di appositi elenchi Modulo I–125, che inviano ai Servizi interessati, assieme a quelli analoghi per trasporti di persone di cui è cenno nell'articolo precedente, accreditando per gli uni e per gli altri i conti competenti, ed addebitandone il conto d'ordine del Servizio interessato che dovrà poi provvedere alla regolarizzazione contabile di sua spettanza.

CAPO VIII.

TRASPORTI IN SERVIZIO DI BAGAGLI, MERCI, VEICOLI ECC. IN DISGUIDO, ERRONEAMENTE INSTRADATI, NON CARICATI IN TEMPO, ECC.

Art. 31.

Documenti di trasporto.

I bagagli, le merci, i veicoli, ecc. in disguido, erroneamente instradati, mancanti dell'originale documento di trasporto, ecc. devono essere inoltrati a destino a grande velocità, salvo che si tratti di merci escluse da tale modo di trasporto, facendo uso della richiesta Mod. I-126 (azzurra), da emettersi dal Capo della stazione nella quale viene riscontrata l'irregolarità.

Detta richiesta è costituita di due tagliandi, *A* e *B*, sui quali le stazioni dovranno riportare, in quanto è possibile, gli estremi della originaria spedizione. La stazione destinataria invierà il tagliando *A* al Controllo Prodotti a corredo del riassunto arrivi Mod. I-428, ed il tagliando *B* alla Divisione o Sezione del Movimento e Traffico da cui direttamente dipende.

Art. 32.

Tassazione.

Il maggior percorso effettuato dai bagagli, dalle merci, ecc., per raggiungere la loro destinazione, sarà tassato coi seguenti prezzi, a credito del conto « Introiti a rimborso di spesa »:

Valori	L. 0,00075 per ogni 500 lire e chilometro.
Bagagli e merci . . .	L. 0,02 per tonn. e chilometro.
Bestiame	L. 0,10 per carro-chilometro.
Veicoli circolanti sulle proprie ruote	L. 0,10 per carro-chilometro.
Feretri	L. 0,10 per carro-chilometro.

con un minimo di L. 0,50 ed un massimo di L. 10 per spedizione.

La tassazione dei trasporti sarà fatta dai Controlli Prodotti, in base ai tagliandi *B* che saranno loro inviati dalle Divisioni o Sezioni del Movimento e Traffico, colla indicazione del nome dei responsabili, ai quali ne sarà dato debito mediante emissione di rilievo sulla stazione dove essi risiedono.

CAPO IX.

Disposizioni diverse

Art. 33.

Trasporti in provenienza da stazioni delle ferrovie secondarie.

I trasporti per conto delle Ferrovie dello Stato, in provenienza da stazioni di Ferrovie secondarie italiane, dovranno essere carteggiati per il transito che determina il minor percorso sulle linee dell'Amministrazione corrispondente.

I trasporti medesimi, dovranno eseguirsi sulle dette linee in porto affrancato, e dalla stazione di transito verranno carteggiati per quella definitiva con lettera di porto in servizio, da emettersi dal Servizio interessato, e con le stesse modalità stabilite per tutti gli altri trasporti in servizio sulla Rete di Stato.

Art. 34.

Trasporti di materiali in provenienza dall'estero.

I trasporti per conto dei Servizi, provenienti dall'estero, verranno carteggiati direttamente per la loro destinazione effettiva, con lettera di vettura.

Pei trasporti medesimi, a deroga delle disposizioni complementari all'art. 12 delle Disposizioni regolamentari pel trasporto ferroviario delle merci fra l'Italia e l'Estero (edizione 1° Maggio 1904), è ammessa l'affrancazione parziale per la percorrenza estera, quantunque carteggiati in servizio diretto, e qualora dovessero essere consegnati al confine, franchi anche

delle spese doganali ed accessorie estere, saranno scortati dalla nota d'affrancazione, da ricarteggiarsi sulla stazione mittente a cura dei transiti di confine in quei casi che già sono previsti per i trasporti ordinari.

Sulla lettera di vettura originale deve essere esposta, a cura del mittente, un'annotazione relativa al modo di trasporto sulle ferrovie italiane; annotazione corrispondente alle istruzioni che saranno state date ai fornitori dai Servizi committenti.

Questi ultimi devono far tener in tempo debito ai transiti di confine incaricati del ricarteggio, i documenti occorrenti per la spedizione in servizio, sui quali i transiti stessi citeranno gli estremi della spedizione originaria.

Analogamente sulle lettere di vettura originali e sui relativi fogli di via dovranno essere citati gli estremi delle rispedizioni in servizio di cui dovrà essere fatto cenno anche sui registri e riassunti di transito.

Ai trasporti da effettuarsi per conto delle Ferrovie dello Stato, saranno da applicarsi dalle Agenzie doganali e da gravarsi in assegnato, le tasse di commissione, facchinaggio ecc. previste pei trasporti ordinari. Le stazioni destinatarie, alle quali dovranno pervenire le lettere di vettura originarie ed i relativi fogli di via, i documenti delle spedizioni in servizio ed i documenti giustificativi delle spese doganali (dazio d'entrata, commissione, facchinaggio), scrittureranno i trasporti sui registri e riassunti arrivi del servizio internazionale, addebitandosi delle somme gravate in assegnato; quindi consegneranno ai Servizi destinatari i documenti doganali ed il bollettino di consegna della lettera di porto in servizio, ritirando sulle lettere di vettura la dichiarazione del destinatario di aver ricevuto il trasporto senza pagamento delle tasse gravate in assegnato, delle quali si accrediteranno, nel modo indicato dal precedente art. 30.

Se al Servizio occorresse entrare subito in possesso della lettera di vettura originaria, la stazione d'arrivo ne creerà un duplicato sul quale ritirerà la dichiarazione di cui sopra, necessaria per procedere all'accreditamento in conto corrente.

Qualora i trasporti giungessero ai transiti di confine, senza la nota d'affrancazione per le tasse di porto doganali ed acces-

sorie estere, i transiti stessi lascieranno proseguire le tasse medesime in assegnato e le stazioni destinatarie ne prenderanno debito, pareggiandosi nel modo indicato all'art. 30, dopo aver ritirata la dichiarazione del destinatario di aver svincolato il trasporto senza pagamento di tasse come è stato accennato ai due precedenti capoversi.

I fogli di via dovranno essere rimessi al Controllo Prodotti allegati ai riassunti dei trasporti ordinari, mentre la lettera di porto in servizio dovrà essere inviata allegata ai riassunti arrivi in servizio modulo I-428.

Art. 35.

Trasporti di materiale rotabile di nuovo acquisto proveniente dall' estero.

I trasporti di materiale rotabile di nuovo acquisto proveniente dall'estero, vengono carteggiati per le stazioni di confine dovendo le operazioni di svincolo e di dogana essere sempre effettuati a cura e spese delle Ditte fornitrici; però nei casi in cui eccezionalmente il dazio di entrata sia a carico dell'Amministrazione, le operazioni relative verranno eseguite dagli agenti del Servizio competente (Ordine di servizio N. 65-1908).

Art. 36.

Spedizioni in servizio gravate di spese anticipate o di assegni.

Ogni qualvolta i Servizi debbono effettuare trasporti gravati di spese anticipate o di assegni, presenteranno alla stazione di partenza, con la lettera di porto in servizio, una nota di spedizione o lettera di porto ordinaria, da servire per il carteggio della spesa anticipata o dell'assegno, che però sono esenti dalle provvigioni di cui agli art. 121 e 122 delle tariffe.

Art. 37.

Scritturazione dei trasporti.

Per la scritturazione dei trasporti, tanto delle persone quanto dei materiali e mezzi d'opera, sia per conto dei Servizi,

sia per conto di Imprese, le stazioni dovranno attenersi alle norme di cui le Istruzioni del Servizio Centrale IX (ora Servizio VIII) N. 6 e 15-1907 per la gestione viaggiatori e N. 21-1907 per la gestione merci, in quanto non siano modificate da quelle contenute nel presente Ordine di servizio.

In relazione poi al punto II dell'Ordine di Servizio N. 138-1907, resta confermato che all'esterno dei documenti di scorta dei carri contenenti trasporti in servizio, debba essere praticata, in modo visibile, l'annotazione « Trasporti in servizio ».

Art. 38.

Istradamento dei trasporti.

Per quanto riguarda l'inoltro e l'istradamento dei trasporti di cui si tratta, valgono le norme stabilite pei trasporti ordinari.

Modificazioni da apportare alle Istruzioni N. 6 e 21-1907 del Servizio Centrale IX (*ora Servizio VIII*).

In dipendenza delle disposizioni impartite col presente Ordine di servizio, devono essere apportate le seguenti modificazioni alle istruzioni predette.

Istruzione N. 6-1907.

1° Art. 7 paragrafo *f*) pagina 21:

Il primo periodo deve essere così modificato:

I biglietti speciali per viaggi a tariffa ridotta di corsa semplice, Mod. I-201, si rilasciano dalle stazioni ai viaggiatori fruenti delle Concessioni speciali, escluse quelle I, II, III IV e V, per le quali è prescritto il pagamento a partenza della corsa di andata e ritorno, alle persone munite di biglietti di servizio Serie *C* di sola andata, ai custodi di bestiame ed ai conduttori di locomotive, nonchè pei viaggi delle persone effettuati per conto dei Servizi dell'Amministrazione contro presentazione della richiesta Mod. I-111 di cui all'Ordine di servizio N. 50-1909.

2° Nell'art. 22 le parole « a sensi dell'Ordine Generale N. 38-1905 » devono essere sostituite dalle altre « a sensi dell'Ordine di servizio N. 50-1909 ».

Istruzione N. 21-1907.

1° All'articolo 40 sostituire tutte le indicazioni relative agli Ordini Generali N. 38-1905 e 23-1906 con quella di « Ordine di servizio N. 50-1909 ».

Eliminare completamente le indicazioni dei Moduli I-114; I-115 ed I-117, e sostituire l'indicazione del Mod. I-116 con quella di Mod. I-114. Sostituire la parola « bianca » di fianco al Mod. I-113 con l'altra « rosa ».

Di contro alle indicazioni dei moduli I-112 ed I-113 sostituire la parola « Richieste » con quelle di « Lettere di porto »

La parola « Richieste » posta accanto al Mod. I-114 come sopra modificato, sostituirla con l'altra « Richiesta ».

A pagina 97 alinea 7° sostituire l'indicazione del Modulo I-116 con quella di I-114, e sopprimere le susseguenti parole « o mod. I-117, a seconda dei casi ».

Sopprimere il comma *c*), cambiare l'attuale comma *d*) in comma *c*) ed in relazione la lettera distintiva dei comma successivi.

Al secondo alinea del comma che prende la lettera *c*), sopprimere le indicazioni dei moduli I-114, I-115.

Al comma *e*) terzo alinea, sostituire l'indicazione del « Modulo I-116 » con quella di « Mod. I-114 » e sopprimere le susseguenti parole « o modulo I-117 ».

Al comma *f*) terzo alinea, sopprimere le indicazioni dei Moduli I-114 ed I-115.

Al terzo alinea del comma *g*) in luogo dell'art. 37 dell'Ordine Generale N. 38-1905, indicare gli articoli 34 e 35 dell'Ordine di servizio N. 50-1909.

2° A pagina 117:

Sopprimere tutte le indicazioni relative ai moduli I-113; I-114 ed I-117.

Seconda colonna:

Sostituire le indicazioni del numero dei moduli I-115 e I-116 rispettivamente con quelle I-113 e I-114 e sopprimere l'agraffe ({) che riuniva i Moduli I-116 e I-117.

Terza colonna:

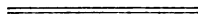
Pei moduli **I-112, 113** e **114** sostituire alla parola « foglio » quella di « fascicolo »

Quarta colonna:

All'attuale titolo dei moduli I-112 ed I-113 sostituire rispettivamente quello di:

Mod. I-112 Lettera di porto per trasporti in conto esercizio e della manutenzione ordinaria e straordinaria (verde).

Mod. I-113 Lettera di porto per trasporti relativi a lavori ed a provviste in conto patrimoniale o di nuove costruzioni (rosa).

Infine per il mod. I-114 correggere la parola « Richieste » in « Richiesta ».

ALLEGATO ALL'ORDINE DI SERVIZIO N. 50-1909.

PROSPETTO dei documenti occorrenti per l'eseguimento e per la contabilizzazione dei trasporti in servizio.

Serie	Numero	Specie dello stampato	Colore	TITOLO	USO
I	111	fascicolo	Bianco	Richiesta pel trasporto di persone per conto dell'Amministrazione e di Imprese.	Serve per tutti i trasporti di persone da eseguirsi in conto esercizio ed in conto patrimoniale, sia a carico diretto dei Servizi, sia a carico di Imprese. (*Vedi Articolo 9*).
I	112	»	Verde	Lettera di porto per trasporti per conto dell'esercizio. (1)(2)(3).	Serve pei trasporti da eseguirsi direttamente dai Servizi a carico dell'esercizio e della manutenzione ordinaria e straordinaria. (*Vedi Articolo 12*). Serve anche pei trasporti gratuiti di masserizie degli agenti ferroviari.
I	113	»	Rosa	Lettera di porto per trasporti in conto patrimoniale o di nuove costruzioni (1).	Serve per i trasporti da eseguirsi per conto diretto dei Servizi dell'Amministrazione e relativi a lavori o provviste inerenti al completamento, ampliamento ed assetto delle linee in esercizio, al materiale rotabile o di esercizio di primo acquisto in aumento di dotazione od alla costruzione di nuove linee. (*Vedi Articolo 12*).
I	114	»	Bianco	Richieste per trasporti di materiali per conto di Imprese.	Serve pei trasporti di materiali da effettuarsi per conto di Imprese accollatarie di lavori di qualsiasi specie. Da unirsi alla nota di spedizione od alla lettera di porto ordinaria. (*Vedi Articolo 13*).

Serie	Numero	Specie dello stampato	Colore	TITOLO	USO
I	120	foglio	Rosa	Cedola orario pei trasporti con treni speciali-materiali.	Serve per l'effettuazione dei treni speciali-materiali per lavori di qualsiasi specie, tanto per conto dei Servizi, quanto per conto di Imprese (*vedi Articolo 19*), nonchè pei trasporti in conto patrimoniale, di nuove costruzioni o di Imprese, che si svolgono entro i limiti della stessa stazione. (*Vedi Articolo 20*).
I	121	»	Bianco	Elenco dei trasporti di persone per conto dell'Amministrazione.	Serve per la contabilizzazione delle tasse relative ai trasporti di persone effettuati a carico diretto dei Servizi, in conto patrimoniale. (*Vedi Articolo 21*).
I	122	»	»	Elenco mensile dei trasporti effettuati in conto patrimoniale.	Serve per la contabilizzazione dei trasporti effettuati con la lettera di porto Mod. I-113 da o per i Magazzini. (*Vedi Articolo 24*).
I	123	»	»	Elenco dei trasporti effettuati in conto patrimoniale.	Serve per la contabilizzazione dei trasporti effettuati direttamente dai Servizi con lettera di porto Mod. I-113. (*Vedi Articolo 21*).
I	124	»	»	Elenco dei trasporti con treni speciali-materiali.	Serve per la contabilizzazione dei trasporti effettuati con la Cedola orario Mod. I-120. (*Vedi Articolo 25*).
I	125	»	»	Elenco dei trasporti effettuati dai Servizi per conto di terzi in conto corrente, od a carico degli enti comuni colle Ferrovie estere.	Serve ai Controlli Prodotti per l'addebito ai Servizi interessati dei trasporti tanto delle persone quanto dei materiali effettuati in conto corrente per conto di terzi, nonchè di quelli a carico degli enti comuni colle Ferrovie estere. (*Vedi Articoli 27, 29 e 30*).

Serie	Numero	Specie dello stampato	Colore	TITOLO	USO
I	126	fascicolo	Azzurro	Richiesta per trasporti dei bagagli e delle merci in disguido, erroneamente instradate, non caricate a tempo, ecc.	Serve per l'inoltro alla destinazione dei bagagli e delle merci in disguido, erroneamente instradate, non caricate a tempo, ecc. (*Vedi Capo VIII*).
I	403	reg. 50 fogli	—	Registro delle spedizioni in servizio.	Vedi Istr. 21-1907 Servizio Centrale IX (ora Servizio VIII). (*Articolo 40 comma* c).
I	406	»	—	Registro degli arrivi in servizio.	
I	419	foglio	—	Riassunto delle spedizioni in servizio.	Vedi Istr. 21-1907 Servizio Centrale IX (ora Servizio VIII). (*Articolo 40 comma* d).
I	428	»	—	Riassunto degli arrivi in servizio.	
I	484	»	—	Elenco dei trasporti effettuati dai Servizi dell'Amministrazione in conto corrente.	Vedi Istr. 21-1907 Servizio Centrale IX (ora Servizio VIII). (*Articolo 40 comma* h).

(1) Serve tanto per la grande quanto per la piccola velocità a seconda delle indicazioni che all'uopo debbono esporvi gli Uffici emittenti.

(2) Per le spedizioni di valori effettuate dalle Casse Compartimentali alle stazioni, agenzie ed agli uffici si fa uso del mod. B-194.

Per le spedizioni dei versamenti periodici delle stazioni e delle agenzie alle Casse Compartimentali si fa uso del mod. B-195. (Vedi Istr. N. 4-1906 del Servizio Centrale II).

(3) Per le spedizioni di cassette o pacchi di biglietti di viaggio spediti dai Controlli Prodotti alle stazioni o viceversa si fa uso del Mod. I-206. (Vedi art. 5 Istr. N. 6-1907 del Servizio Centrale IX ora Servizio VIII).

Pei trasporti di cui al comma *h*) dell'articolo 4 del presente Ordine di servizio, si fa uso dei moduli:

G 130 – per il materiale rotabile;
G 150 – pei copertoni;
G 155 – per gli attrezzi di carico.

Pei trasporti di cui al comma *l*) del detto articolo si fa uso del:

Biglietto Ap – pei trasporti di derrate alimentari in piccole partite e dei relativi recipienti vuoti.

Mod. B 19 a libretto – pei trasporti di acqua potabile da servire per le stazioni che ne difettassero.

Pei trasporti di cui al comma *a*) dell'art. 4 si fa uso del modulo S-75.

AVVERTENZE.

Fino ad esaurimento delle scorte esistenti, potranno essere adoperati i corrispondenti moduli attualmente in uso (*Allegati all'Ord. Gen. N. 38-1905*) purchè, quando ne sia il caso, vengano sostituite le vecchie numerazioni con le nuove.

Ordine di Servizio N. 51. (SERVIZIO VIII).

Disposizioni del Ministero delle Finanze sulle statistiche del commercio con l'estero.

In applicazione dell'art. 2 della legge 30 giugno 1908, n. 308, il Ministero delle Finanze ha emanato le « *Disposizioni sulle statistiche del commercio con l'estero* » fissando gli obblighi che, agli effetti statistici, incombono ai proprietari delle merci, ai vettori ed ai loro rappresentanti, sia per la esportazione che per la importazione.

Per la debita osservanza di ciò che incombe alle stazioni, si impartiscono le seguenti istruzioni:

a) MERCI IN IMPORTAZIONE.

Per le merci in importazione le prescrizioni contenute nelle « *Disposizioni sulle statistiche del commercio con l'estero* », interessano soltanto, nei riguardi della ferrovia, le stazioni dei confini di terra e quelle interne poste in località provviste di Dogana per tutti i casi in cui la ferrovia è incaricata di provvedere alle operazioni di sdoganamento quale rappresentante dei mittenti o dei destinatari (veggasi art. 1 del Regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie).

Affinchè le dette stazioni siano in grado di ottemperare a quanto loro spetta, si trasmettono a ciascuna di esse uno o più esemplari del volume delle « *Disposizioni* » di cui trattasi, richiamando particolarmente la loro attenzione sugli articoli 5 e 14 e sulle tabelle *A, B, C* e *D* in fine del volume stesso.

b) MERCI IN ESPORTAZIONE.

In conformità a quanto è stabilito dagli articoli 8, 10 e 14 di dette « *Disposizioni* », il testo dei quali è riportato nell'allegato *A* al presente Ordine di Servizio e le cui prescrizioni interessano tutte indistintamente le stazioni della Rete, i mittenti delle spedizioni di merci per l'estero col mezzo della ferrovia (escluse quelle accompagnate da bolletta di cauzione per transito o da bolletta d'uscita o di riesportazione emessa da una dogana interna) hanno l'obbligo di presentare alla stazione di

partenza, insieme con gli altri documenti richiesti dalle norme in vigore per i trasporti internazionali, un esemplare della « *Dichiarazione per le statistiche* » conforme al modello di cui all'allegato *B*, compilata nei modi indicati dai detti articoli.

Se trattasi di spedizioni in uscita per i confini di terra, tale documento deve, a cura dell'Agenzia doganale della stazione di frontiera, essere staccato dagli altri documenti di scorta e consegnato alla Dogana alla quale la merce è presentata per l'operazione di esportazione.

Lo stesso deve farsi dalle stazioni dei confini di mare, rispetto alle Dogane dei porti di imbarco, per le spedizioni effettuate per l'estero, in *servizio cumulativo ferroviario marittimo.*

Per le spedizioni a mezzo della ferrovia dirette a stazioni dei confini di mare per essere imbarcate per l'estero, ma non effettuate in *servizio cumulativo ferroviario marittimo,* i mittenti hanno facoltà (non obbligo) di compilare e rimettere alla stazione di partenza l'accennata « *Dichiarazione per le statistiche* », ma in tal caso la consegna del documento da parte delle stazioni destinatarie deve farsi alla persona o Ditta cui la merce è diretta per la rispedizione via mare, subentrando essa nell'obbligo di presentarla alla Dogana.

In relazione a quanto precede, si prescrive alle stazioni di esigere dai mittenti di spedizioni per l'estero la presentazione del documento in parola in tutti i casi in cui esso è obbligatorio, avendo cura di accertare che tanto nei casi stessi, quanto in quelli in cui la presentazione è soltanto facoltativa, detto documento sia compilato nei modi voluti. Esso è poi da unirsi solidamente agli altri che devono scortare il trasporto, in modo da escludere il pericolo che abbia a staccarsene durante il viaggio.

Resta peraltro inteso che tutte le conseguenze per mancata presentazione alle stazioni di partenza della « *Dichiarazione per le statistiche* » o per inesatta od incompleta sua compilazione, dovranno far carico ai mittenti, e ciò in base al disposto degli articoli 10 (punto 1) della Convenzione internazionale di Berna e 8 delle Tariffe e Condizioni dei trasporti.

Le disposizioni che riflettono le merci *in importazione* di cui al comma *a*) del presente Ordine di Servizio entreranno in vigore col *1° marzo 1909;* quelle invece concernenti le merci *in esportazione,* contenente nel comma *b*) entreranno in vigore dal *1° aprile 1909*

Per norma di tutte indistintamente le stazioni si riporta nell'allegato C al presente Ordine di Servizio, il testo del Capitolo V delle ripetute « *Disposizioni sulle statistiche del commercio con l'estero* », riguardante le contravvenzioni a quanto è prescritto, avvertendo che in tutti i casi in cui il fatto che ha dato luogo a contravvenzione fosse da attribuirsi alle stazioni di partenza, di transito o di confine, le penalità applicate dalle Dogane, saranno poste a carico degli Agenti responsabili.

Per incarico del Ministero delle Finanze, e nell'interesse del pubblico, si avvertono le stazioni che, esemplari del volume delle « *Disposizioni sulle statistiche del commercio con l'estero* » trovansi in vendita presso la Tipografia Cooperativa Sociale, via dei Barbieri n. 6, in Roma, ai seguenti prezzi:

L. 0,80 presso la sede della Tipografia;
L. 1,00 franco di porto nel Regno;
L. 1,30 franco di porto all'estero.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 51-1909.*

Estratto dalle « **Disposizioni sulle statistiche del commercio con l'estero** ».

Art. 8. — Per tutte le merci che si spediscono all'estero col mezzo della ferrovia, escluse quelle accompagnate da bolletta di cauzione per transito o da bolletta di uscita o di riesportazione emessa da una dogana interna, lo speditore deve consegnare alla stazione di partenza, insieme con gli altri documenti richiesti dalle norme in vigore per i trasporti internazionali, la « *Dichiarazione per le statistiche* » conforme al Mod. *A*, N. 64-*bis*, annesso alle presenti disposizioni.

La dichiarazione deve essere firmata dallo speditore e riempita in tutte le sue parti. E' fatta eccezione per l'indicazione del numero di statistica che non è obbligatorio.

La qualità della merce può esservi indicata con le denominazioni commerciali o del linguaggio comune, purchè non manchino specificazioni sufficienti per l'assegnazione della merce stessa al rispettivo numero di statistica, o vi sia indicato questo numero.

Le spedizioni di merci fatte, per conto di committenti, da spedizionieri o commissionari, possono essere accompagnate sia dalle dichiarazioni per le statistiche redatte dagli stessi committenti, sia da dichiarazioni compilate, con la qualità di mittente, dallo spedizioniere o commissionario, il quale, in questo caso, assume direttamente verso la dogana la responsabilità della esattezza della dichiarazione.

Se le merci di più mittenti o indirizzate a più destinatari sono, dallo spedizioniere o commissionario, raccolte in una sola spedizione, indirizzata ad altro spedizioniere o commissionario all'estero per il successivo inoltro delle singole merci o delle singole partite alla loro definitiva destinazione, possono essere unite ai documenti ferroviari che accompagnano l'intera spedizione le diverse dichiarazioni per le statistiche rilasciate dai singoli mittenti. Se lo spedizioniere o commissionario redige per tutta la spedizione un'unica dichiarazione, questa deve indicare la qualità e la quantità delle merci distintamente per ciascuno dei paesi ai quali le merci stesse devono essere definitivamente inoltrate dal destinatario della spedizione cumulativa.

Non si possono inscrivere in una stessa dichiarazione merci estere in riesportazione o in transito insieme con merci nazionali o nazionalizzate in esportazione.

La *dichiarazione per le statistiche* deve essere consegnata, dall'Agenzia ferroviaria, alla dogana alla quale la merce è presentata per l'operazione di esportazione.

L'impiegato che emette la bolletta doganale per l'uscita della merce dallo Stato deve indicare sulla detta dichiarazione il numero di statistica relativo alla merce o accertarsi della esattezza del numero che vi avesse indicato

l'esportatore. La dichiarazione deve inoltre essere contrassegnata col numero della rispettiva bolletta e deve essere allegata alla matrice di questa.

Le dichiarazioni per le statistiche relative a merci estere in riesportazione devono essere presentate dall'Agenzia ferroviaria alla dogana, separatamente da quelle relative a merci nazionali o nazionalizzate in esportazione: ciò anche quando l'operazione di riesportazione non richieda la presentazione di dichiarazione scritta.

Le dogane presso le stazioni di frontiera possono emettere una sola bolletta per più dichiarazioni relative a merci in esportazione che siano tutte esenti da dazio di uscita. In questo caso la bolletta di uscira porterà, in luogo della descrizione delle merci, la sola indicazione: « *Merci esenti da dazio come da N. dichiarazioni allegate alla matrice* ». Le dichiarazioni relative a ciascuna bolletta così emessa saranno raccolte in busta o sottofascia, facendo su questa riferimento alla bolletta rispettiva.

Art. 10. — Per l'esportazione delle merci per via di mare, in base a dichiarazione verbale, deve essere presentata alla dogana una « *Cedola per le statistiche* », conforme all'annesso Mod. *A*, N. 64-*ter*.

Si può prescindere dal richiedere la detta cedola per le esportazioni effettuate con velieri di portata non superiore a 20 tonnellate. Per queste esportazioni il dichiarante deve però fornire verbalmente alla dogana anche le indicazioni per le statistiche, le quali devono essere dalla dogana stessa riprodotte sulla bolletta di uscita.

La qualità della merce può essere indicata sulla cedola con le denominazioni commerciali o del linguaggio comune.

Dopo che ne sia stata dalla dogana riconosciuta l'esattezza, la cedola viene contrassegnata col numero della rispettiva bolletta d'uscita emessa e allegata alla matrice della stessa bolletta.

Se le merci sono spedite all'estero con servizio cumulativo ferroviario-marittimo, la cedola è sostituita dalla « *Dichiarazione per le statistiche* » Mod. *A*, n. 64-*bis*, che deve essere anche in questo caso presentata dallo speditore alla stazione di partenza e dall'Agenzia ferroviaria consegnata alla dogana del porto d'imbarco, come è prescritto dall'articolo 8 per le merci che si esportano col mezzo della ferrovia.

Per le merci spedite col mezzo della ferrovia a un porto dello Stato per essere ivi imbarcate per l'estero senza l'intervento dell'Amministrazione ferroviaria, il mittente ha facoltà di consegnare egualmente alla stazione di partenza la dichiarazione Mod. *A*. n. 64-*bis* di cui all'art. 8, la quale, in questo caso, deve essere dalla ferrovia consegnata al destinatario della merce nel porto d'imbarco perchè possa valersene presso la dogana in sostituzione della cedola *A*, n. 64-*ter*.

Art. 14. — I valori delle merci importate ed esportate sono stabiliti in base ai valori unitari medi fissati annualmente dalla Commissione Centrale dei valori per le dogane », considerando:

a) come valore delle merci importate, quello delle merci stesse poste al confine, fuori dazio:

b) come valore delle merci esportate, quello delle merci stesse nell'interno del Regno, accresciuto delle spese di trasporto fino al confine.

Per le seguenti merci deve essere dichiarato dagli importatori ed esportatori il valore reale, del quale le dogane devono tener nota nei propri fogli di spoglio, per comunicarlo all'Ufficio centrale, nei modi prescritti dalle presenti disposizioni:

Numero di statistica	
615	Manoscritti.
744	Monete di rame o di bronzo per collezioni.
861–863	Carri da strade comuni, automobili.
870–872	Vetture automobili.
883–886	Bastimenti.
887–889	Pietre preziose.
893	Marmo in statue.
1095	(*b*) Animali vivi non nominati.
1197–1199	Oggetti da collezione e d'arte.

(formato protocollo)

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 51-1909.*

Estratto dalle "**Disposizioni sulle statistiche del commercio con l'estero**"

Stazione mittente

Merci (a)

(a) Nazionali o nazionalizzate, oppure essere in riesportazione.

Dichiarazione per le Statistiche

di merci in spedizione per l'estero

Mittente *Sig.* *domiciliato* *in* *Via* *N.*

Attestazioni della dogana

Emessa bolletta di

N. *Serie*

del *19*

DESCRIZIONE DEI COLLI				Peso lordo	DESCRIZIONE DELLE MERCI		Peso netto, numero o capacità in litri.	Valore in lire	PAESE al quale le merci sono spedite per essere inoltrate alla definitiva destinazione	PAESE di destinazione definitiva
Quantità	Specie	Marche	Numeri		Qualità secondo le denominazioni della nomenclatura per le statistiche di esportazione. (*Vedansi le avvertenze a tergo*)	Numero di Statistica				

Il sottoscritto, sotto la comminatoria delle pene stabilite dalla legge, per le infrazioni alle disposizioni sulle statistiche, certifica esatta in tutte le sue parti la presente dichiarazione.

li *19*

IL MITTENTE

AVVERTENZE

INDICAZIONE DELLA QUALITA' DELLE MERCI.

La qualità delle merci può essere indicata con le denominazioni commerciali o del linguaggio comune, purchè non manchino specificazioni sufficienti per l'assegnazione delle merci stesse al rispettivo numero di statistica o sia indicato questo numero.

Quando non venga dichiarato il numero di statistica, si deve specialmente indicare:

Per i filati di lino, di canapa, di cotone o di lana, il titolo del filato.

Per la seta tratta, se sia semplice o torta.

Per i tessuti di lino, di canapa, di cotone: 1° Se sono greggi, imbianchiti, tinti, a colori, o stampati; 2º Se sono lisci, operati, broccati o ricamati; 3° Se sono misti con altre materie tessili e quali; 4º Quanti fili contengono in un quadrato di 5 millimetri di lato, sommando insieme i fili di trama e quelli di ordito. Inoltre per i tessuti di cotone è da indicare il peso per 100 metri quadrati e se sono stampati in fazzoletti o scialletti si deve pure dichiararlo.

Per i tessuti di lana: 1º Se sono di lana cardata o di lana pettinata; 2º Il peso per metro quadrato; 3º Se sono stampati o non stampati.

Per i tessuti di seta: 1º Se sono neri, colorati, *chinés* o stampati; 2º Se sono lisci o operati; 3º Se sono graticolati; 4° Se appartengono alla classe delle marcelline.

Per i cappelli di feltro se sono di lana o di pelo.

Per cappelli di paglia, se sono guarniti o non guarniti.

Per le calzature, se sono di pelle, di stoffa, di gomma elastica o di altra materia.

Per le pelli, se sono di buoi o vacche, di vitelli, di capre, di montoni, di agnelli, di capretti o altre.

Per gli ortaggi freschi, se sono cavoli, cavolfiori, agli e cipolle o altri ortaggi.

Per le frutta fresche, se sono mele, pere, pesche, albicocche, ciliegie o altre frutta.

Per i formaggi, se sono dei tipi Emmenthal e Gruyère o grana, pecorino, caciocavallo, gorgonzola, stracchino, fontina o altri formaggi a pasta dura o a pasta molle.

INDICAZIONE DELLA QUANTITA' DELLE MERCI.

Come quantità delle merci è sufficiente indicare il peso lordo dei colli, fatte le seguenti eccezioni:

Per i vini, gli spiriti e la birra, in botti o caratelli, si deve indicare la quantità in litri.

Per i vini in fiaschi, si deve indicare il numero dei fiaschi oltre alla qua tità, in litri.

Per i vini e la birra, in bottiglie, si deve indicare il numero delle bottiglie.

Per gli spiriti e i liquori in bottiglie si deve indicare il numero delle bottiglie e la loro capacità, cioè se superiori a mezzo litro o di mezzo litro o meno.

Per le seguenti merci è da indicare il numero: reticelle per incadescenza a gas, selle, fucili, pistole e rivoltelle, lampade elettr. a incandescenza, orologi, carri e carrozze da strade comuni anche automobili, velocipedi, strumenti musicali, organini, berretti, cappelli e ombrelli.

Per le carte da giuoco è da indicare il numero dei mazzi.

Per i guanti di pelle e le calzature di ogni specie, è da indicare il numero di paia.

Per le botti vuote è da indicare la capacità in litri.

Per gli animali equini, bovini, caprini, ovini e suini, è da indicare il numero dei capi.

Per le essenze di agrumi, il tabacco lavorato, gli alcaloidi, il seme di bachi da seta, il corallo, le pietre preziose, i gioielli e l'oreficeria o vasellame d'oro, deve essere dichiarato il peso netto reale.

INDICAZIONE DEL VALORE DELLE MERCI.

L'indicazione del valore è obbligatoria per le seguenti merci: manoscritti, carri da strade comuni automobili, vetture automobili, pietre preziose, bastimenti, animali vivi (esclusi gli equini, i bovini, caprini, ovini, suini, il pollame, le mignatte e le api), quadri, statue e altri oggetti d'arte e oggetti da collezione, comprese le monete di rame o di bronzo per collezioni di numismatica.

Allegato C *all'Ordine di Servizio N. 51-1909.*

Estratto dalle « **Disposizioni sulle statistiche del commercio con l'estero** ».

CONTRAVVENZIONI.

Art. 68. — La dogana provvede per l'applicazione della pena pecuniaria stabilita per le infrazioni alle disposizioni sulle statistiche, nei seguenti casi:

a) quando, nelle dichiarazioni scritte presentate per il compimento delle operazioni doganali, o nelle dichiarazioni o cedole prescritte dalle presenti disposizioni, sia indicato un paese di provenienza o di destinazione delle merci diverso da quello costituente la vera provenienza o la definitiva destinazione delle merci stesse, secondo i principî stabiliti dall'art. 4;

b), quando, nel caso previsto dal primo capoverso dell'art. 5, sia stata omessa, nella dichiarazione scritta, presentata per il compimento delle operazioni doganali, l'indicazione della denominazione statistica della merce, o vi sia stata indicata una denominazione diversa da quella propria della merce rinvenuta, e, nell'uno come nell'atro caso, non vi sia stato luogo, per la stessa merce, ad applicazione di multa a sensi della legge doganale per differenza di qualità di rispetto alla dichiarazione;

c) quando nelle dichiarazioni Mod. *A* 64-*bis*, per merci in esportazione col mezzo della ferrovia, o nelle cedole Mod. *A* 64-*ter*, per merci in esportazione per via di mare, siano date, riguardo alla qualità o alla quantità delle merci, indicazioni false le quali, dal confronto con quelle esposte nei documenti di spedizione o dalle altre prove esistenti intorno alla conoscenza che il dichiarante aveva della vera natura e quantità delle merci, risultino fornite d dichiarante stesso, deliberatamente e scientemente non conformi al vero;

d) quando, nell'esportazione di merci effettuate da spedizionieri o commissionari, per conto di più committenti, siano violati gli obblighi che agli spedizionieri o commissionari incombono, ai sensi dell'art. 8, riguardo alla compilazione delle dichiarazioni per le statistiche;

e) quando siano date indicazioni per le statistiche incomplete o erronee da chi, facendo abituale importazione o esportazione di una data merce, sia stato precedentemente istruito dalla dogana, sul modo di farne le dichiarazioni secondo le presenti disposizioni o sia stato invitato ad attenersi a queste disposizioni;

f) quando, nei casi di esportazioni per via di mare con imbarco a riprese senza l'emissione di buoni, le constatazioni eventualmente fatte dopo l'imbarco ai sensi delle lettere *a* e *d* dell'art. 11, abbiano portato ad accertare, fra le merci effettivamente imbarcate e quelle indicate nella dichiarazione scritta o nella cedola Mod. *A* 64-*ter*, una differenza di quantità superiore a 5 per cento o una differenza nella qualità o nella destinazione definitiva;

g) quando, nel caso previsto dall'art. 11, lettera *b*), non venga presentato in tempo utile l'estratto del giornale di boccaporto regolarmente compilato e firmato;

b) in tutti gli altri casi in cui, risultando false o incomplete le indicazioni per le statistiche fornite alla dogana ai termini delle presenti disposizioni, resti esclusa nel dichiarante la buona fede e l'ignoranza degli obblighi impostigli dalle stesse disposizioni.

Art. 69. — Gli spedizionieri, i commissionari, i vettori, i quali, nelle dichiarazioni fatte per conto dei loro committenti, abbiano dichiarato come paese di provenienza o di destinazione delle merci, non quello di origine delle merci stesse e di definitiva destinazione, ma quello dal quale le merci furono spedite in Italia o costituente l'ultima destinazione a essi nota, non possono far valere le disposizioni dell'articolo 4, invocando a carico di chi di spetta nel precedente articolo l'ignoranza della vera provenienza delle merce o quella definitiva destinazione, quando questa provenienza o questa destinazione fosse nota a colui per conto del quale fu da essi compiuta l'operazione in dogana.

Art. 70 — Per l'accertamento delle contravvenzioni alle presenti disposizioni si procede nelle forme stabilite dalla legge doganale e dal relativo regolamento, per gli altri casi di contravvenzione alle discipline doganali.

Le contravvenzioni possono essere contestate tanto dagli uffici di scrittura o da quelli delle visite, all'atto del compimento delle operazioni doganali, quanto dagli uffici di statistica al momento dello spoglio dei documenti. Quando, dall'esame di questi documenti sorgono dubbi sulla veridicità delle indicazioni in essi contenute, specialmente rispetto alla provenienza o alla destinazione delle merci, gli uffici di statistica possono fare indagini per accertare l'esattezza delle dette indicazioni, salvo a redigere il processo verbale di contravvenzione quando venisse a risultare comprovata l'inesattezza delle dichiarazioni.

Art. 71. — Dell'osservanza delle presenti disposizioni, sono chiamati responsabili, insieme con gli impiegati addetti ai lavori statistici, i Capi delle Dogane e i Commissari incaricati di sopraintendere, nelle singole circoscrizioni doganali, al servizio di statistica.

Ordine di Servizio N. 52. (SERVIZIO VII).

Distribuito agli agenti delle classi 3, 7, 9, 14, 15, 16, 17, 30 e 33 del Compartimento di Firenze.

Apertura all'esercizio dei raddoppi Trigesimo, Olmo e Rondine.

Dalle ore 8 del 20 febbraio 1909 verranno aperti all'esercizio sulla linea Firenze-Roma, per gli incroci e per le precedenze, i raddoppi sottoindicati:

Raddoppio Trigesimo, fra le stazioni di Montevarchi e di Bucine, con:

Fabbricato di servizio: al Km. 57+015 a sinistra nel senso da Firenze a Roma;

Binari di corsa: due, compresi fra le progressive Km. 56+837 e Km. 57+440 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 503;

Segnali di protezione: due dischi di seconda categoria situati, per rispetto ai treni in arrivo, a sinistra quello verso Montevarchi e a destra quello verso Bucine, alla distanza dall'asse del fabbricato di servizio rispettivamente di m. 952 e m. 1232;

Ufficio telegrafico: incluso sul circuito 1159 con la chiamata T R.

Raddoppio Olmo, fra le stazioni di Arezzo e di Frassineto, con:

Fabbricato di servizio: al Km. 92+965 a destra nel senso da Firenze a Roma;

Binari di corsa: due, compresi fra le progressive chilometriche 92+605 e 93+208 corrispondenti alle punte dei deviatoi estranei, e della lunghezza utile di m. 503;

Segnali di protezione: due semafori di seconda categoria, situati entrambi a destra per rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dell'asse del fabbricato di servizio di m. 860 quello verso Arezzo e di m. 843 quello verso Frassineto;

Ufficio telegrafico: incluso sui circuiti 1161 e 1161 *bis* con la chiamata O L.

Dalle ore 8 del 15 marzo verrà poi aperto all'esercizio il *Raddoppio Rondine,* fra le stazioni di Ponticino e di Indicatore, con:

Fabbricato di servizio: al Km. 75+421 a sinistra nel senso da Firenze a Roma;

Binari di corsa: due, compresi fra le progressive chilometriche 75+218 e 75+821 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 503;

Segnali di protezione: due semafori di seconda categoria, situati entrambi a destra per rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dall'asse del fabbricato di servizio di m. 1068 quello verso Ponticino e di m. 1120 quello verso Indicatore;

Ufficio telegrafico: incluso nel circuito 1159 *bis* con la chiamata R N.

I deviatoi dei suddetti Raddoppi sono tutti muniti di dischetto indicativo e di fermascambio tipo Rizzi.

Ordine di Servizio N. 53. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio cumulativo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 19-1909).

Col 25 febbraio 1909, la stazione di Condove sarà ammessa al servizio diretto ferroviario-marittimo con la Sardegna.

In conseguenza, alla pagina N. 55 della tariffa del detto servizio cumulativo (edizione 16 novembre 1898), dovrà farsi la seguente aggiunta:

Condove	S	G. P.	Civitavecchia	609	Genova	198
			Genova (1)	198		

Circolare N. 11. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 8, 9, 10, 11 e 12

Trasporti fra una stazione ed uno stabilimento allacciato o fra uno e l'altro degli stabilimenti allacciati ad una medesima stazione.

Con riferimento all'art 21 del « Capitolato per l'impianto e l'esercizio di binari di allacciamento con stabilimenti commerciali, industriali ed assimilati (Edizione 1908) », il quale dispone

che i trasporti a carro completo, eseguiti fra una stazione ed uno stabilimento allacciato o fra due stabilimenti allacciati ad una medesima stazione — oltre ad essere soggetti alla tassa di esercizio prevista dal Contratto per l'allacciamento — debbano anche essere scortati da regolari documenti a P. V. e pagare in entrambi i casi una tassa fissa di L. 0,515 per ogni tonnellata di portata del carro, si prescrive quanto appresso:

1. — Le lettere di porto devono essere compilate come per i trasporti ordinari e contenere tutte le indicazioni relative alla domanda del carro, alla natura ed al peso della merce. Nel caso di trasporti fra stazione e stabilimento allacciato, questo dovrà sempre figurare mittente e destinatario; nel caso di trasporti fra due stabilimenti allacciati, questi dovranno figurare rispettivamente mittente e destinatario.

2 — Le spedizioni di cui trattasi devono essere scritturate tanto in partenza quanto in arrivo sui relativi registri e riassunti della stazione interessata, unitamente agli altri trasporti ordinari.

3. — Per i trasporti dallo stabilimento alla stazione con cui è allacciato, da effettuarsi sempre in porto assegnato, lo stabilimento deve indicare sulle lettere di porto: come stazione mittente il nome dello stabilimento stesso e come destinataria la stazione. Questa deve registrare tali trasporti sui propri registri e riassunti delle spedizioni, in assegnato, comprendendoli poscia nei registri e riassunti degli arrivi come in partenza dallo stabilimento e prendendo debito, per ciascun trasporto, della tassa di L. 0,515 per ogni tonnellata di portata del carro impiegato, da riscuotersi in assegnato.

4. — Per i trasporti dalla stazione allo stabilimento allacciato, da effettuarsi sempre in porto affrancato, lo stabilimento deve indicare sulle relative lettere di porto: come mittente la stazione alla quale è allacciato, e come destinataria il nome del proprio stabilimento. La stazione scritturerà tali trasporti sui registri e riassunti delle spedizioni, come in destinazione dello stabilimento, contabilizzandovi, in affrancato, la tassa predetta di L. 0,515 e comprendendo i trasporti stessi anche sui registri e riassunti degli arrivi.

5. — Per i trasporti fra due stabilimenti allacciati ad una stessa stazione, da effettuarsi sempre in porto assegnato, lo

stabilimento che spedisce presenta la lettera di porto, indicandovi: come stazione mittente il nome del proprio stabilimento, come destinataria la stazione e come destinazione definitiva il nome dello stabilimento che riceve. La stazione deve scritturare questi trasporti tanto sui registri e riassunti spedizioni, quanto su quelli degli arrivi in porto assegnato, contabilizzandovi la tassa di L. 0,515, che sarà riscossa dallo stabilimento ricevente.

6. — Per i trasporti in parola non valgono, s'intende, le disposizioni dell'art. 38 del Capitolato, circa gli abbuoni sul diritto fisso per il carico e lo scarico delle merci, poichè la tassa di L. 0,515 per tonnellata rappresenta le sole spese di stazione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ANNO II - N. 8

25 FEBBRAIO 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato ※ ※

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, febbraio 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Ordine di Servizio N. 54. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 214-1908).

Nella tariffa diretta italo-belga del primo settembre 1900 devonsi introdurre le seguenti modificazioni ed aggiunte:

I. Pag. 37. — Nel paragrafo 5 delle *Prescrizioni generali per l'applicazione delle tariffe* (*Tassazione delle merci ed oggetti voluminosi*) sostituire come segue l'ultimo alinea relativo alle prescrizioni speciali per il percorso italiano:

« I pesi minimi per vagone fissati nella classificazione delle « merci, si considerano agli effetti della tassazione come cari- « cabili in un vagone di capacità ordinaria, cioè avente la lun- « ghezza di metri 5 50. Per le merci indicate nella nomenclatura « come voluminose, pel cui carico il mittente abbia chiesto « vagoni di lunghezza maggiore a quella sopraindicata di me- « tri 5,50, i detti pesi minimi si intendono aumentati di un « sesto per ogni metro di maggiore lunghezza del vagone im- « piegato. Nel computo le frazioni inferiori a metri 0.50, sa- « ranno trascurate, mentre quelle eguali o superiori a metri 0.50 « saranno arrotondate al metro. Al massimo le tasse saranno « però pagate per la portata del vagone ».

II. Pag. 37. — Nel paragrafo 6 (*Tassazione delle merci ed oggetti di straordinario peso*) annullare e sostituire come appresso le prescrizioni speciali per il percorso italiano:

« Le merci ed oggetti, pesanti non oltre 10 tonnellate per « collo, vengono tassati coi prezzi delle classi, alle quali tro- « vansi ascritti nella nomenclatura.

« Le merci in colli indivisibili, aventi un peso superiore « a 10 e fino a 30 tonnellate, si tassano coi prezzi delle classi, « alle quali sono ascritte, coll'aumento del 20 %, se pesanti da « oltre 10 e fino a 20 tonnellate, e del 30 %, se pesanti da oltre 20 e fino a 30 tonnellate.

« Per dette merci di peso indivisibile di oltre 10 tonnellate, « quando siano nella nomenclatura previste anche classi per « colli da 5 a 10 tonnellate, gli aumenti di cui sopra, saranno « commisurati su queste classi.

« Le disposizioni che precedono sono applicabili anche ai « veicoli pesanti oltre 10 tonnellate non circolanti sulle pro- « prie ruote ».

III. Pag. 38. — Nel paragrafo 7 (*Tassazione delle merci ed oggetti di straordinaria lunghezza*) sostituire come segue l'ultimo alinea relativo alle prescrizioni speciali pel percorso italiano:

« Se il peso degli oggetti di straordinaria lunghezza (7 o « più metri) eccede quello di 10 tonnellate per collo, oltre alla « disposizione del presente paragrafo, sono da applicarsi nel « computo delle tasse anche le disposizioni del precedente « paragrafo 6, quando ne sia il caso ».

IV. Pag. 49-58. — Nella « *Nomenclatura e classificazione delle merci* » annullare le voci « 8 e 9, 56 e 57, 182 e 183 caldaie, ecc. » sostituendole con quelle qui appresso:

8	4	*Acciaio* in lavori, cioè: Caldaie e parti di caldaie, per macchine ed altri usi industriali.	3	1	4	5	12	4	23 *b*	23 *e*
56	58	*Ferro e ghisa* (lavori di) cioè: Caldaie di ferro e parti di caldaie, per macchine ed altri usi industriali (vedi anche la voce *Fondi* di caldaie N. 63 *a*)	3	1	4	5	12	4	23 *b*	23
182	43	*Rame* (Caldaie di) e parti di caldaie per macchine ed altri usi industriali	3	1	4	5	12	3	23 *a*	23 *d*

La modificazione, di cui al punto I, come dall'Ordine di Servizio N. 212-1908, fu attivata fino dal luglio stesso anno: le modificazioni ed aggiunte, di cui ai punti II, III e IV entreranno in vigore col 1° marzo 1909.

Ordine di Servizio N. 55. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni

Viaggi degli Onorevoli Senatori e Deputati.

Con R. Decreto N. 52 in data 8 febbraio 1909 essendo stata sciolta la Camera dei Deputati, si impartiscono, relativamente ai viaggi degli on. Membri del Parlamento, le seguenti disposizioni:

I. — Le attuali tessere (di color turchino) per gli onorevoli Senatori rimangono immutate e continueranno ad avere piena ed illimitata validità.

II. — Le attuali tessere (di color rosso) per gli onorevoli ex-Deputati della XXII legislatura cessano di avere validità *alle ore 24 del giorno 15 marzo p. v.*

Dovranno tuttavia essere tenute valide, per i viaggi in corso alla detta ora, fino al compimento dei viaggi stessi.

III. — Le tessere per gli on. Deputati della nuova legislatura sono in pelle *color verde* e portano l'indicazione « *XXIII Legislatura* ».

Disposizione transitoria. — Per il primo viaggio che gli on. Deputati di nuova elezione effettueranno per recarsi dalla rispettiva residenza alla Capitale, avanti di essere muniti della nuova tessera, essi presenteranno il *certificato di elezione* rilasciato dal Presidente del Collegio elettorale, ovvero dal Prefetto della Provincia o dal Sotto Prefetto del Circondario.

Detto certificato terrà luogo di biglietto di 1ª classe, dopo che la stazione di partenza l'avrà bollato e vidimato per Roma o per una stazione di fermata. La stessa vidimazione dovrà, nei casi di fermata, essere praticata ad ogni ripresa del viaggio.

Nessuna limitazione è fatta sia nel numero come nella durata delle fermate intermedie.

Ordine di Servizio N. 56. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio italo-francese.

(Vedi Ordine di Servizio N. 257-1908)

A datare dal 20 febbraio 1909 la stazione di Lyon-Perrache N. 2, attualmente ammessa al servizio diretto italo-francese solo per i trasporti destinati alla Dogana di Lyon, viene

ammessa anche per quelli da e per stabilimenti con essa stazione raccordati. In conseguenza la nota esposta per la stazione medesima a pagina 245 della tariffa diretta italo-francese del 1° gennaio 1907 dovrà essere annullata e sostituita come appresso:

« La stazione di Lyon-Perrache N. 2 è ammessa soltanto alle spedizioni a P. V. destinate alla Dogana di Lyon. Le spedizioni a P. V. scortate da documenti di trasporto da o per Lyon-Perrache N. 2, ma in provenienza o in destinazione di stabilimenti raccordati con questa stazione, saranno pure tassate coi prezzi della presente tariffa, in base però alle distanze seguenti:

a) trasporti transitanti a Iselle — distanze da o per Oullins;

b) trasporti transitanti a Modane o a Ventimiglia — distanze da o per Lyon-Vaise

N. B. Le spedizioni indirizzate a Lyon senz'altra indicazione sono inviate:
se a G. V. *a Lyon-Perrache* N. 1;
se a P. V.
- a) *a Lyon-Perrache* N. 2 quelle vincolate a Dogana;
- b) *a Lyon-Part-Dieu* quelle composte di merci che la stazione di Lyon-Guillotière non è abilitata a ricevere;
- c) *a Lyon-Guillotière* tutte le altre.

Ordine di Servizio N. 57. (Servizio VII)

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Servizio cumulativo fra la Ferrovia Grignasco-Coggiola e la Ferrovia Rezzato-Vobarno-Caffaro.

(Vedi Ordine di Servizio N. 119-1908)

A datare dal 1° marzo 1909 viene attivato il servizio cumulativo per i trasporti di merci a G. V., P. V. A. ed a P. V. ordinaria, di bestiame, veicoli, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri, fra le stazioni della Ferrovia Grignasco-Coggiola e quelle della Ferrovia Rezzato-Vobarno-Caffaro,

in quanto, beninteso, le stazioni dell'una e dell'altra Amministrazione sieno abilitate ai trasporti suddetti.

Per l'eseguimento e la tassazione dei trasporti, l'applicazione delle tasse minime, diritti fissi, ecc. valgono le disposizioni in vigore rispettivamente per il servizio cumulativo con la Ferrovia Grignasco-Coggiola e con la Ferrovia Rezzato-Vobarno-Caffaro, restando inteso che per i trasporti di cui trattasi deve sempre essere riscosso il diritto fisso supplementare a favore della Rete dello Stato, quale Amministrazione intermedia.

Analoghe aggiunte saranno da introdursi nelle pubblicazioni riflettenti i servizi cumulativi colle Ferrovie secondarie.

Ordine di Servizio N. 58. (SERVIZIO VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e al personale delle gestioni

---

Servizio cumulativo fra la Ferrovia della Valsugana e le Ferrovie Nord Milano.

(Vedi Ordine di Servizio N. 372-1908)

A datare dal 1° marzo 1909 viene attivato il servizio cumulativo per i trasporti di merci a G. V., P. V. A. e P. V. ordinaria, di veicoli, bestiame, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri fra le stazioni della Ferrovia della Valsugana e quelle delle Ferrovie Nord Milano, in qnanto, beninteso, le stazioni dell'una e dell'altra Amministrazione siano abilitate ai trasporti suddetti.

Per l'eseguimento e la tassazione dei trasporti, l'applicazione delle tasse minime, diritti fissi, ecc., valgono le disposizioni in vigore rispettivamente per il servizio cumulativo colla Ferrovia della Valsugana e con le Ferrovie Nord Milano, restando inteso che per i trasporti di cui trattasi deve sempre essere riscosso il diritto fisso supplementare a favore della Rete dello Stato, quale Amministrazione intermedia.

Analoghe aggiunte saranno da introdursi nelle pubblicazioni riflettenti i servizi cumulativi colle Ferrovie Secondarie.

Ordine di Servizio N. 59. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 369-1908).

Col 1° febbraio 1909 è stato pubblicato il Supplemento alle tariffe dirette italo-austro-ungariche (ediz. 1° agosto 1904). Esso comprende principalmente le modificazioni intervenute già nel servizio interno italiano riguardo alla tassazione del ferro e dell'acciaio. Comprende pure la ristampa della tariffa eccezionale estera dei metalli, in dipendenza delle modificazioni alla classificazione delle ferramenta, intervenute nel servizio interno autro-ungarico, oltre a diverse aggiunte e varianti già attuate in via di istruzione dopo l'attivazione del precedente supplemento.

La distribuzione sarà, come di consueto, fatta dal Controllo-prodotti di Firenze alle stazioni ed agli Uffici interessati, con una scorta in più alle stazioni principali per la vendita al pubblico al prezzo di cent. 50 per esemplare.

Ordine di Servizio N. 60. (Servizio VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Cambiamento di nome della stazione di Vigarano appartenente alla Ferrovia Suzzara-Ferrara.

A datare dal 1° marzo 1909 la stazione di Vigarano, appartenente al Ferrovia Suzzara-Ferrara, assume la nuova denominazione di « Vigarano Pieve »,

Conforme modificazione dovrà introdursi nelle pubblicazioni riguardanti il servizio cumulativo colla suddetta Ferrovia.

Ordine di Servizio N. 61. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Verifiche dei magazzini merci e bagagli — Bollettino delle merci eccedenti.

(Vedi Ordine di Servizio N. 3-1907).

1. — Nel rammentare alle stazioni l'obbligo di cui all'articolo 22, comma I, dell'Ordine di Servizio N. 3–1907, di eseguire la verifica dei magazzini, piani caricatori e degli altri luoghi di deposito ogni *cinque* giorni per i bagagli ed ogni *quindici* giorni per le merci a grande ed a piccola velocità, onde riscontrare le eventuali mancanze ed eccedenze, si prescrive che, a cominciare dal mese di marzo 1909 i rapporti mod. *H*-155 relativi al risultato di tali verifiche siano inviati dalle stazioni alle Divisioni o Sezioni del Movimento e Traffico da cui direttamente dipendono, anzichè, com'è stabilito dal comma 2 del ricordato articolo, al Riparto Pareggi del Servizio Centrale VIII.

In tal modo le predette Divisioni o Sezioni saranno in grado di constatare se da parte delle dipendenti stazioni vengono rigorosamente osservate le disposizioni relative alle dette verifiche ed in caso di inosservanza dovranno invitare le stazioni ad ottemperarvi adottando adeguati provvedimenti disciplinari verso i responsabili.

Le Sezioni del Movimento e Traffico devono rimettere i moduli *H*-155, ricevuti dalle stazioni, alle rispettive Divisioni ed ogni Divisione, entro la prima decade di ciascun mese, deve inviare al Servizio Centrale VIII (Riparto Pareggi) tutti i moduli riferentisi alle verifiche del mese precedente, ricevuti dalle Sezioni e direttamente dalle stazioni.

2. — Nulla è innovato circa la notificazione delle mancanze ed eccedenze che eventualmente venissero a risultare nelle verifiche, notificazione che dev'essere sempre fatta, nei modi stabiliti, nello stesso giorno dell'accertamento.

Il modulo *H*-155 non deve essere usato nè per segnalare mancanze od eccedenze, notificare pareggi, vendite di merci o loro invio ai Depositi compartimentali, nè per altre comunicazioni che non sieno tassativamente richieste dallo stampato.

Il risultato delle verifiche eseguite ogni cinque giorni per

i bagagli dev'essere notificato assieme a quello delle verifiche quindicinali per le merci.

Il Modulo *H*-155 verrà opportunamente modificato in modo che possa riunire i risultati delle verifiche di tutte le gestioni nella quindicina.

3. — Essendosi rilevato che non sempre vengono esattamente osservate le disposizioni contenute nell'articolo 15 dell'Ordine di Servizio N. 3-1907 e nella Circolare N. 32-1907 (Servizio VIII), si conferma l'obbligo che hanno le stazione di effettuare *direttamente* tutti i pareggi possibili, anche in base al bollettino delle merci eccedenti.

Al riguardo si ricorda che le eccedenze comprese in un bollettino non vengono più riprodotte nei bollettini successivi e che in ogni bollettino, in apposito quadro, figurano i numeri progressivi delle *« eccedenze comprese nei precedenti bollettini pareggiate o definite e quindi da togliersi dai bollettini stessi »*. Perciò le stazioni, appena ricevuto il bollettino settimanale, debbono cancellare da quelli precedenti le eccedenze segnate nel predetto quadro, in modo che vi restino solamente quelle non ancora pareggiate, nè altrimenti eliminate.

Ordine di Servizio N. 62. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Tariffa eccezionale N. 1003 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 40-1909)

Col 25 febbraio 1909 la tariffa eccezionale n. 1003 P. V. è estesa ai trasposti di *vino comune guasto e di uva pigiata ecc.*, in partenza dalle stazioni delle linee meridionali indicate nella tariffa stessa ed in destinazione della stazione di *Valsacco.*

In conseguenza nell'intestazione della tariffa eccezionale predetta, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna l'indicazione della nominata stazione.

Circolare N. 12. (Servizio VII).

Permessi d'entrata nelle stazioni.

La stazione di Serralunga Cereseto è stata ammessa alla vendita dei permessi d'entrata di 2ª categoria, sotto l'osservanza delle norme in vigore.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 7. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9
ed al personale delle gestioni

Viaggi degli elettori politici (Concessione speciale II).

Nell'imminenza delle elezioni generali politiche, indette per i giorni 7 e 14 del prossimo mese di marzo, si invita il personale a prendere esatta conoscenza delle norme della *Concessione speciale II* e di quelle generali comuni a tutte le concessioni speciali, per essere in grado di applicarle speditamente nello straordinario movimento di viaggiatori che si verifica in tale occasione.

Per facilitare questo compito, si ricordano qui appresso le principali di dette norme e si impartiscono alcune disposizioni complementari.

1°. *Prezzi da riscuotersi.* — Pei viaggi degli elettori politici devono riscuotersi i prezzi della *tariffa militare*, risultante dalle colonne 10, 11 e 12 del Prontuario dei prezzi fatti pel trasporto dei viaggiatori. Detti prezzi devono essere *raddoppiati* per comprendervi anche la corsa di ritorno con l'aggiunta della tassa di bollo nella misura stabilita dall'Ordine di servizio N. 29-1909.

2°. *Rilascio dei biglietti; vie normali, facoltative e deviazioni.* — I biglietti devono emettersi per la via chilometricamente più breve. Possono tuttavia essere distribuiti anche per quella, fra le *vie facoltative* o le *deviazioni* ammesse, che fosse indicata sulla Richiesta di riduzione, tenendo presente che le « vie facoltative » devono concedersi senza pagamento del relativo maggior percorso, mentre nei casi di « deviazioni » il prezzo dei biglietti è da stabilirsi in base alla distanza corrispondente al percorso effettivo.

Si ricorda altresì che le « vie facoltative » e le « deviazioni » possono essere chieste anche nel corso del viaggio, ma prima

di abbandonare l'itinerario della via più breve; nel qual caso per le « vie facoltative le stazioni devono apporre una semplice annotazione sul biglietto, e per le « deviazioni » devono riscuotere suppletivamente il prezzo ridotto pel maggior percorso considerato isolatamente, col minimo di L. 0,50 per ogni biglietto.

3°. *Destinazione dei biglietti.* — Salva l'eccezione di cui al seguente punto 8°, i biglietti devono rilasciarsi direttamente per la località ove ha sede il collegio elettorale, o per la stazione a detta località più prossima (semprechè si tratti di stazione per la quale le condizioni dei servizi comulativi od altre non si oppongano al rilascio dei biglietti), osservando, se del caso, le disposizioni contenute nel punto 8.

4°. *Termini di tempo* — In relazione all'art. 4 della concessione, i viaggi debbono aver luogo nei seguenti termini di tempo:

Votazione di primo scrutinio.

Andata: dal 2 al 7 marzo 1909.
Ritorno: dal 7 al 12 marzo 1909.

Votazione di ballottaggio.

Andata: dal 9 al 14 marzo 1909.
Ritorno: dal 14 al 19 marzo 1909.

E' eccezionalmente ammesso che gli elettori dimoranti sul continente od in Sicilia ed inscritti in un Collegio della *Sardegna*, oppure dimoranti in Sardegna ed inscritti in un Collegio del continente o della Sicilia, possano effettuare i viaggi nei seguenti termini di tempo:

Votazione di primo scrutinio.

Andata: dal 25 febbraio al 7 marzo 1909.
Ritorno: dal 7 al 17 marzo 1909.

Votazione di ballottaggio.

Andata: dal 4 al 14 marzo 1909
Ritorno: dal 14 al 24 marzo 1909.

Prima di distribuire il biglietto a prezzo ridotto le stazioni devono assicurarsi che l'elettore possa giungere al proprio collegio in tempo utile per prendere parte alla votazione, cioè prima delle ore 16 del giorno 7 marzo p. v., o del giorno 14 se trattasi di votazione di ballottaggio (art. 4 della Concessione).

5°. *Validità dei biglietti anche pel viaggio di ritorno.* — Tutti i biglietti per gli elettori, e cioè tanto quelli Mod. I-202 come gli altri speciali a foglietto di cui è cenno in fine del presente Ordine di servizio, dovendo valere anche pel viaggio di ritorno, si raccomanda di *non ritirarli al termine del viaggio di andata*, e di restituirli a quegli elettori che inavvertentemente li consegnassero.

All'inizio poi del viaggio di ritorno le stazioni debbono apporre sui biglietti il bollo a data nello spazio a ciò destinato, dopo di aver accertato che i biglietti stessi portino il bollo del Comune in cui ha avuto luogo l'elezione e che non sia trascorso il termine utile di cui nel punto precedente.

6°. *Fermate intermedie.* — Le fermate intermedie, della durata e con le modalità previste dall'art. IX delle Disposizioni generali per l'applicazione delle Concessioni speciali, e cioè:

una, nei viaggi di oltre 200 e fino a 500 chilometri,
due, nei viaggi di oltre 500 chilometri,

sono accordate, nel viaggio di andata, a condizione che venga rispettato in modo assoluto il termine perentorio prescritto per l'arrivo al collegio elettorale (veggasi il precedente punto 4°). In conseguenza non potranno aver luogo, nè fermate, nè riprese del viaggio, quando risulti che gli elettori non possono più giungere a destinazione in tempo utile per la votazione.

Nel ritorno le fermate suddette sono invece ammesse anche se l'elettore ha iniziato il viaggio all'ultimo limite di tempo stabilito, e quindi anche se trovasi in corso di viaggio oltre il limite suddetto.

7°. *Identificazione personale e modalità di viaggio.* — Nei viaggi sì di andata che di ritorno gli elettori devono essere provvisti, oltre che del biglietto ferroviario, anche del certificato d'inscrizione elettorale munito della loro firma, da esibirsi ad ogni richiesta degli agenti di servizio.

Nei viaggi di ritorno dopo la *votazione di ballottaggio*, gli elettori devono comprovare di aver preso parte a questa seconda votazione, producendo il certificato d' inscrizione annotato dal Presidente della sezione elettorale nel modo prescritto dall'articolo 5 dell'a Concessione.

8°. *Accettazione delle richieste in taluni casi speciali.* — Saranno da tenersi valide anche quelle richieste sulle quali, in luogo della stazione di partenza, fosse indicato un Comune non servito da stazione ferroviaria, oppure una stazione appartenente ad un'Amministrazione lacuale o ferroviaria non ammessa al servizio cumulativo. In tal caso il bigliettario della stazione di partenza correggerà opportunamente la detta indicazione (in modo però che rimanga leggibile), convalidando la correzione colla propria firma.

Dovranno del pari accettarsi - rettificandole come sopra - quelle richieste che portassero indicata, quale destinazione, una località non servita da stazione ferroviaria, oppure una stazione di un'Amministrazione non ammessa al servizio cumulativo.

9°. *Viaggi per e da la Sicilia.* — Gli elettori diretti dal continente ad una stazione della Sicilia, o viceversa, i quali, invece di seguire la via normale dello stretto di Messina, preferissero un tragitto marittimo diverso (es. *Napoli-Palermo; Genova-Messina ; Livorno-Catania*, ecc.), dovranno essere provveduti, per quanto riguarda il percorso ferroviario, di due distinte richieste, una per il percorso continentale, e l'altra per il percorso insulare.

In tal caso la stazione di partenza nell'andata rilascerà il biglietto per la località scelta dall'elettore come punto d'imbarco e indicata quale stazione destinataria sulla richiesta da usarsi per la prima parte del viaggio, e la stazione del luogo di sbarco (che figurerà come stazione di partenza sulla richiesta relativa alla seconda parte del viaggio) rilascerà il biglietto per la località ove ha sede il collegio elettorale, o per la stazione più prossima alla località medesima.

Nel viaggio di ritorno poi, la stazione di partenza, quando sia resa informata dall'elettore del possesso dei due biglietti, dovrà vidimare nei modi consueti quello valevole pel percorso fino al punto d' imbarco (e che fu di sbarco nell'andata) e dovrà

inoltre apporre il bollo composto a tergo del secondo biglietto valevole per il tratto ferroviario da percorrersi dopo la traversata marittima. Detto bollo servirà a provare, alla stazione di partenza di quest' ultimo percorso, che l'elettore ha iniziato il viaggio di ritorno entro i termini di tempo regolamentari. Essa terrà quindi valevole il biglietto per proseguire e compiere il viaggio di ritorno, ancorchè venga presentato dopo trascorsi i detti termini di tanto tempo quanto ne fu impiegato nel precedente viaggio ferroviario e nel tragitto marittimo.

Per gli elettori diretti ad una località marittima della Sicilia (e che non compiono quindi alcun percorso ferroviario insulare) valgono in massima le disposizioni che precedono; per altro, nel viaggio di ritorno dopo la traversata di mare, la stazione continentale di partenza terrà valido il biglietto — con la tolleranza di tempo suaccennata — ancorchè esso non porti alcuna bollatura riferentesi all'inizio del viaggio medesimo dalla località di mare sede del collegio elettorale.

10°. *Elettori dimoranti all'estero.* — Per i viaggi degli elettori dimoranti all'estero sono applicabili le stesse normè vigenti per quelli residenti in Italia, con la sola eccezione che, a loro riguardo, tien luogo della richiesta un certificato di residenza all'estero rilasciato dai competenti uffici diplomatici o consolari.

11°. *Servizi cumulativi.* — Le Ferrovie secondarie ammesse al servizio cumulativo con la Rete dello Stato, per ciò che riguarda i viaggi a tariffa ridotta degli elettori politici, sono le seguenti:

Ferrovia Varese-Porto Ceresio.
Ferrovia Roma-Viterbo.
Ferrovia Roma-Albano-Nettuno (1).
Ferrovie Venete.
Ferrovie del Ticino (linea Santhià-Biella).
Ferrovie di Reggio Emilia.
Ferrovia Suzzara-Ferrara.
Ferrovia Sondrio-Tirano.
Ferrovia elettrica di Valle Brembana.

(1) Concessione eccezionale.

Ferrovia Cremona-Borgo S. Donino.
Ferrovia Brescia-Iseo.
Ferrovia Iseo-Edolo.
Ferrovia Alessandria-Ovada.
Ferrovia Grignasco-Coggiola.

Per i viaggi in servizio cumulativo con le suindicate Ferrovie secondarie si deve dapprima stabilire il prezzo per il percorso sulla Rete dello Stato, e poscia aggiungervi quello per la percorrenza sulla linea secondaria interessata, da desumersi dall'elenco allegato *B* alle *Norme di servizio cumulativo con le Ferrovie secondarie pei trasporti dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali*, ecc. (edizione 1° luglio 1902) e dalle pubblicazioni fatte successivamente, tenendo presente che i prezzi medesimi devono essere raddoppiati, come è ricordato al punto 1°, con l'aggiunta della tassa di bollo.

Per quanto concerne il servizio cumulativo con la linea Brescia-Iseo, si rammenta che si deve applicare un unico prezzo sul cumulo delle distanze, come risulta dall'Ordine Generale N. 22-1907.

12°. *Linee ad esercizio economico.* — Pei viaggi degli elettori in partenza da stazioni di linee ad esercizio economico, od in arrivo alle medesime, od in transito sulle linee stesse, valgono le norme risultanti dalle pubblicazioni relative ad ogni singola linea.

Al fine di evitare, nell'occasione delle presenti elezioni generali, eccessivi ingombri agli sportelli di distribuzione dei biglietti, si dispone quanto segue:

a) nei giorni 5, 6, 7, 12, 13, e 14 marzo p. v. la distribuzione dei biglietti agli elettori dovrà cominciare due ore prima della partenza di ogni treno, nelle stazioni principali, ed un'ora prima nelle secondarie; la stessa anticipazione di servizio sarà da farsi nel primo giorno susseguente le votazioni (8 e 15 marzo p. v.) per la bollatura dei biglietti da servire per il viaggio di ritorno;

b) le principali stazioni ad agenzie della Rete verranno fornite dal Controllo Prodotti di biglietti speciali a prezzo ri-

dotto *a foglietto,* portanti stampata, in modo ben visibile l'indicazione « *Elezioni politiche* ». Essi sono di due specie:

a destinazione fissa, per le corrispondenze di maggior movimento;

facoltativi, per qualsiasi destinazione;

c) i biglietti dovranno essere tenuti valevoli per la partenza dalla stazione originaria *con qualunque treno della giornata,* ferme però le esclusioni e limitazioni stabilite dagli orari ufficiali. Pertanto nella bollatura dei biglietti potrà omettersi l'indicazione del numero del treno.

I biglietti a destinazione fissa e facoltativa di cui sopra, debbono essere scritturati a parte rispettivamente nei prospetti X e XI della contabilità Mod. I-213, facendoli precedere dalla intestazione « Elettori Politici ».

Circolare N. 2.v (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni

---

Viaggi dei profughi del terremoto.

(Vedi Ordine di Servizio N. 2v-1909).

Si è constatato che non tutte le stazioni osservano scrupolosamente le disposizioni emanate relativamente ai trasporti gratuiti in ferrovia dei profughi del terremoto, dappoichè talune di esse accettano delle richieste rilasciate da Municipi o da Comitati.

Con viva raccomandazione di scrupolosa osservanza, si richiamano pertanto le disposizioni all'uopo state emanate, secondo le quali sono ammessi viaggi gratuiti in terza classe, ed eccezionalmente anche in seconda, dei profughi del terremoto, alla condizione che essi siano muniti di apposita richiesta, individuale o collettiva, rilasciata *esclusivamente* dall'Autorità politica o di pubblica sicurezza.

Anche pel trasporto gratuito degli effetti costituenti il bagaglio dei profughi, deve essere presentata apposita richiesta (separata da quella pel viaggio delle persone) e rilasciata essa pure *esclusivamente* dalle Autorità anzidette.

Risultando altresì che talune stazioni non rilasciano pei viaggi dei profughi alcun biglietto, si avverte che pei viaggi stessi deve sempre essere rilasciato un biglietto Mod. *I*-101 valevole pel numero delle persone, per la destinazione e la classe indicate sulla richiesta.

Sul biglietto medesimo (da staccarsi dalla matrice lungo la linea degli zero) deve indicarsi la data della richiesta nonchè l'ufficio che l'ha rilasciata, e nello spazio del prezzo del biglietto deve essere riportato il numero della presente Circolare affinchè il personale di controlleria sia messo sull'avviso che si tratta di viaggi di profughi pei quali non è prescritta la presentazione di documenti d'identità personale.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Anno II - N. 9.

4 Marzo 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali:
Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata:*

Roma, marzo 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Ordine di Servizio N. 63. (SERVIZIO X)

Norme per la contabilizzazione e liquidazione degli impianti e delle provviste di macchinario e di mezzi d'opera nelle officine del materiale rotabile, nei depositi e nelle squadre di rialzo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 58-1908).

Quando una proposta per acquisto ed impianto di macchinario o di mezzi d'opera nelle Officine del materiale rotabile, nei Depositi e nelle Squadre Rialzo comprenda parecchie macchine o mezzi d'opera, la liquidazione delle spese potrà essere fatta distintamente per ogni singola macchina o gruppo di macchine o mezzi d'opera, di mano in mano che sarà possibile, osservando le stesse modalità stabilite nell'Ordine di Servizio N. 58-1908. Così potranno eseguirsi le regolarizzazioni inventariali man mano che gli impianti delle singole macchine o dei mezzi d'opera vengano ultimati, e ciò senza attendere la liquidazione finale dell' intera proposta, potendo essa, per ragioni diverse, richiedere lungo periodo di tempo.

Non occorrerà peraltro chiedere al Servizio Mantenimento liquidazioni parziali per le spese da esso incontrate, non avendo queste generalmente attinenza alcuna con gli inventari e potendo quindi essere tutte comprese nella liquidazione finale.

Alle liquidazioni parziali sarà dato un numero d' ordine progressivo per ogni proposta, e su di esse sarà riportato l'ammontare delle liquidazioni antecedenti, in modo che risulti in evidenza quali sono le somme eccedenti, a credito o a debito dell' impianto.

La memoria, di cui l'articolo 6 — comma 3° — dell'Ordine di Servizio N. 58-1908, a spiegazione delle differenze che si verificassero fra il consuntivo ed il preventivo approvato, sarà allegata soltanto alle liquidazioni di chiusura.

Per le liquidazioni che saranno fatte secondo le presenti disposizioni sarà usato il modulo *L*-394. Il mod. *B*-141-*a*, di cui l'Ordine di Servizio N. 58-1908, sarà usato fino ad esaurimento delle scorte per quegli impianti, la cui liquidazione può essere fatta in una sola volta.

Ordine di Servizio N. 64. (Servizio VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni

Estensione di servizio nella stazione di Valsacco.

(Vedi Ordine di Servizio N. 10-1905).

La stazione di *Valsacco,* già ammessa ai trasporti a piccola velocità a vagone completo da o per la *Società Valsacco per la fabbricazione dello zucchero,* col pagamento delle tasse a norma dell'avvertenza *C* a pag. 5 del Prontuario generale delle distanze chilometriche (ediz. 1° luglio 1908), ma senza bisogno di preventiva autorizzazione, è stata abilitata, in via provvisoria, a ricevere ed effettuare, alle identiche condizioni, anche i trasporti per conto della *Società Distillerie Meridionali.*

Di conseguenza, nell'annotazione (9) a pag. 102 del citato Prontuario, dopo le parole: *Società « Valsacco » per la fabbricazione dello zucchero,* dovranno, essere aggiunte quelle: *e da o per la Società « Distillerie Meridionali ».*

Ordine di Servizio N. 65. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Servizio italo-ungherese (Via Fiume).

(Vedi Ordine di Servizio N. 39-1909)

Col 1° febbraio 1909 la stazione di Arad e Bröd sono state ammesse alla tariffa eccezionale N. 19 del servizio diretto italo-ungherese (via $\frac{\text{Ancona}}{\text{Venezia}}$ - Fiume), colla applicazione dei seguenti prezzi per quintale:

Tariffa N. 19.

	a	b	c	d
Arad	6.47	3.21	9.11	3.21
Bröd	4.24	2.50	5.76	2.50

A pagina 46 della citata tariffa diretta si dovranno, di fronte al nome di Arad, inscrivere nelle rispettive colonne i prezzi sopra indicati, introducendo pure a suo posto, secondo l'ordine alfabetico, il nome della stazione di Bröd coi relativi prezzi.

Ordine di Servizio N. 66. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Servizio italo-svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 26-1909)

A datare dal 18 febbraio 1909, al prezzo di L. 1,19 per la relazione Delle transito-Iselle *b*, della Tariffa speciale III *b*, pubblicato col 16° Supplemento, è stato aggiunto il prezzo di L. 1.09, da esporsi come appresso:

	Tariffa speciale III *b*
Delle transito-Iselle *b*.	1,19
	1,09 (3)

(3) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti di carbone minerale, formelle di carbone minerale, coke di carbone minerale, lignite, formelle di lignite e coke di lignite, in partite di almeno 50,000 kg., in partenza da una medesima stazione e consegnati da una sola miniera o da un solo mittente, per l'inoltro all'Italia all'indirizzo di uno o più destinatari e di una o più stazioni destinatarie.

Di quanto sopra dovrà prendersi nota a pag. 323 della Tariffa diretta italo-svizzera (15° supplemento).

Ordine di Servizio N. 67. (Servizio VIII)

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Concessione speciale VII.

Si avverte che l'« Istituto centrale veneto » pei Ciechi in Padova ha assunto la nuova denominazione di « Istituto Configliacchi pei Ciechi », la quale deve essere sostituita alla precedente nell'elenco relativo alla Concessione speciale VII.

Ordine di Servizio N. 68. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Servizio cumulativo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 53-1909)

Col 16 marzo 1909, le stazioni di *Piedimulera, Sesto Calende* e *Somma Lombardo* saranno ammesse al servizio diretto ferroviario-marittimo colla Sardegna.

In conseguenza, alle pagine N. 58 e 60 della tariffa del detto servizio cumulativo (edizione 16 novembre 1898), dovranno farsi, alle sede opportuna, le seguenti aggiunte:

Piedimulera . . .	S	G. P.	Civitavecchia	639	Genova	228
			Genova (1)	228		
Sesto Calende . .	S	G. P.	Civitavecchia	593	Genova	182
			Genova (1)	182		
Somma Lombardo .	S	G. P.	Civitavecchia	603	Genova	192
			Genova (1)	192		

Ordine di Servizio N. 69. (Servizio VIII)

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni.

Servizi diretti per viaggiatori e bagagli: " italo-austro-ungarico „ *via Peri, Cormons, Pontebba e Cervignano* e " franco-italo-austro-ungarico „ *via Ventimiglia-Peri, Cormons, Pontebba e Cervignano.*

Col *1° marzo 1909* è stata attivata una nuova tariffa per il servizio diretto viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Francia (Sud) da una parte e l'Austria-Ungheria dall'altra per le vie di

Peri, Cormons, Pontebba e Cervignano, tariffa che annulla e sostituisce quella — edizione 1° gennaio 1903 — diramata coll'Istruzione N. 9-1903 dell'ex Rete Mediterranea e coll'Ordine di Servizio N. 12-1903 dell'ex Rete Adriatica, nonchè il relativo supplemento 1° Agosto 1904 ed il fascicolo delle « Varianti ai prezzi » 1° novembre 1906.

Nei prospetti allegati al presente sono indicate le corrispondenze dirette che figurano nella nuova tariffa in parola.

Le Stazioni e le Agenzie interessate sono state fornite dei biglietti per le corrispondenze nuove ammesse, come pure di quelli per le relazioni già esistenti, i quali ultimi vennero ristampati, e le stesse saranno pure provviste — tosto allestite — delle nuove etichette, occorrenti per la spedizione dei bagagli.

Biglietti. — Per le relazioni fra le stazioni più prossime ai confini i biglietti sono in cartoncino e valgono, com'è detto in appresso, per *tutti i treni* o per i soli *treni omnibus* (accelerati, omnibus e misti).

Per le altre relazioni si distribuiscono biglietti a libretto valevoli per tutti i treni che abbiano vetture di classe corrispondente, salve le limitazioni ed esclusioni che fossero previste, per determinati percorsi, dagli orari ufficiali delle amministrazioni interessate. Quelli di 1ª classe danno facoltà di approfittare dei treni di lusso, dietro pagamento delle sopratasse stabilite per i treni stessi.

I biglietti in cartoncino sono stampati in italiano ed in tedesco, rispettivamente in italiano ed in ungherese. Quelli a libretto hanno la copertina e le « Condizioni » stampate nelle diverse lingue dei paesi attraversati dal relativo percorso ed i tagliandi nella lingua in uso nella regione cui rispettivamente si riferiscono, nonchè in quella dello Stato della stazione distributrice.

I colori dei biglietti sono quelli in uso per i servizi internazionali: *giallo* per la 1ª classe, *verde* per la 2ª classe e *bruno* per la 3ª classe, eccezione fatta per quelli speciali di 3ª classe per operai, dall'Austria all'Italia, che sono di color *grigio.*

I biglietti in cartoncino sono inoltre così distinti:

	Biglietti per tutti i treni di Iª, IIª e IIIª classe	Biglietti per treni omnibus di Iª e IIª classe	Biglietti per treni omnibus di IIIª classe
dall'Italia	= con riga rosso-azzurra	con riga rossa	nessuna riga
dall'Austria	= con riga rossa	nessuna riga	

I biglietti di andata e ritorno in cartoncino portano stampato — a scopo di controllo — a tergo della sezione di ritorno l'indicazione dei giorni della settimana; detta sezione deve essere forata dal personale del treno nella casella della giornata nella quale si compie il viaggio di ritorno.

I biglietti a libretto portano tutti una riga rossa stampata longitudinalmente sulla prima e sull'ultima pagina della copertina.

Essi portano altresì il timbro a secco dell'Amministrazione distributrice.

Sulle Ferrovie italiane dello Stato i biglietti in cartoncino di corsa semplice consentono una fermata intermedia — senza formalità — soltanto se la percorrenza italiana è di 151 Km., o più. Sulle Ferrovie austriache è ammessa indistintamente una fermata facoltativa, con obbligo però di proseguire in giornata, od il giorno successivo, con un treno che porti il viaggiatore direttamente alla stazione di destinazione.

I biglietti di andata e ritorno non ammettono alcuna fermata intermedia sul percorso delle Ferrovie italiane; sulle Ferrovie austriache è invece consentita un'interruzione, tanto nell'andata, quanto nel ritorno, alla stessa condizione dei biglietti di sola andata.

I biglietti di andata e ritorno hanno una validità di 3 giorni, non comprese le domeniche ed i giorni festivi; i soli biglietti di andata e ritorno per e da Trieste hanno una validità di 8 giorni.

La validità dei biglietti a libretto di corsa semplice è di 15 giorni, eccezion fatta per quelli da e per la Sicilia, ai quali è assegnata la validità di 25 giorni.

La quantità delle fermate ammesse per tali biglietti sulle Ferrovie italiane trovasi indicata sul relativo tagliando.

Per l'effettuazione delle fermate in Italia non è prescritta

l'osservanza di alcuna formalità da parte del viaggiatore, ma le stazioni nelle quali le fermate hanno avuto luogo debbono, alla ripresa del viaggio, forare il biglietto (il tagliando italiano, se trattasi di biglietto a libretto) nelle caselle che vi sono all'uopo predisposte.

In Austria ed in Ungheria i portatori dei biglietti a libretto possono fermarsi senza formalità nelle stazioni terminali dei tagliandi e, dietro un « visto » dell'impiegato di servizio al momento dell'arrivo, anche nelle altre stazioni.

La durata delle fermate nelle stazioni intermedie con biglietto a libretto non è limitata che dalla durata della validità del biglietto stesso.

Nell'apporre il bollo indicante il giorno della distribuzione dei biglietti a libretto, deve omettersi l'indicazione del numero del treno di partenza, potendo il viaggio essere incominciato anche nei giorni successivi a quello dell'acquisto del biglietto.

Come risulta dai prospetti delle corrispondenze dirette allegati al presente, i biglietti per e da Vienna e Meidling sono, per la maggior parte, facoltativi per le vie di Cormons, Pontebba o Cervignano; altri — di sola III classe — sono facoltativi via Cormons o Cervignano; altri infine di I, II e III classe — sono esclusivi per le vie di Peri, di Cormons, di Pontebba e di Cervignano.

I biglietti facoltativi di cui sopra comprendono un tagliando di controllo che deve essere ritirato dal personale delle Ferrovie italiane dello Stato, se il viaggio si effettua per la via di Pontebba o per quella di Cormons, e dal personale della Società Veneta se il viaggio si effettua per la via di Cervignano.

La ripartizione delle tasse relative fra le Amministrazioni interessate effettuandosi principalmente sulla produzione di detto tagliando di controllo, occorre che venga posta ogni diligenza nel distacco dello stesso e nel suo invio al Controllo, quando il viaggio abbia luogo per le anzidette vie di Cormons e di Pontebba. Perciò si fanno a tal riguardo particolari raccomandazioni al personale interessato..

Per i biglietti che ammettono più vie facoltative, l'itinerario scelto dal viaggiatore deve essere seguito per tutto il percorso relativo a tale itinerario, non essendo ammesso il passaggio da una ad altra via facoltativa, neppure coll'acquisto

di un biglietto ordinario per l'effettuazione del percorso di congiunzione fra i due itinerari.

I ragazzi di età fino ai 3 anni sono trasportati gratuitamente, purchè non occupino un posto; quelli di età oltre i tre anni sono trasportati con biglietti da ferrovia a ferrovia, secondo le condizioni per essi vigenti su ciascuna.

Carrozze-salone e compartimenti interi. — La nuova Tariffa comprende — come quella sin qui in vigore — anche le condizioni e le tasse pel trasporto in servizio diretto dei viaggiatori in carrozze-salone ed in compartimenti interi.

Il trasporto dà luogo alla emissione di apposito *Bollettino* per ogni carrozza e per ogni compartimento intero. Detto *Bollettino* è composto di tre parti, delle quali: la prima viene consegnata come foglio di via al personale del treno; la seconda è rilasciata al viaggiatore, al quale serve di documento di trasporto e dal quale deve essere consegnata come un biglietto ordinario alla stazione di destinazione; la terza (matrice) viene trattenuta dalla stazione di partenza.

Le Ferrovie austriache ed ungheresi si servono di analogo modulo in uso per il loro servizio interno e contenente tutte le indicazioni necessarie.

Biglietti speciali per operai. — Si distribuiscono, nel servizio diretto di cui trattasi, anche dei biglietti diretti speciali di 3ª classe per operai. Tali biglietti valgono soltanto per i convogli accelerati, omnibus o misti e vengono rilasciati alle comitive di operai e braccianti d'ambo i sessi, composte di almeno 5 persone e dirette ad una stessa stazione, che esibiscano apposita « Richiesta », rilasciata dalle Autorità italiane, conforme al modello in uso per la « Concessione XI ». In servizio per e da Costanza i biglietti per operai vengono rilasciati soltanto alle comitive composte di 10 persone almeno.

I biglietti per *Buttrio, S. Giovanni Manzano* ed *Udine* vengono rilasciati, per parte delle Ferrovie austriache, anche su semplice presentazione del passaporto o di altro documento (libretto di lavoro, ecc.) comprovante la qualità di operai o braccianti dei viaggiatori. Così pure - contro presentazione di uno dei documenti anzidetti - si rilasciano questi ultimi biglietti anche agli operai e braccianti che viaggiano isolatamente.

I biglietti per operai non dànno facoltà di interrompere il viaggio sul percorso italiano; invece in Austria-Ungheria comportano una fermata intermedia, purchè il viaggio venga continuato nello stesso giorno, o nel giorno susseguente. Tali biglietti non possono essere adoperati, neppure contro pagamento della differenza, per treni diretti o per una classe superiore alla 3.ª

Bagagli. — La registrazione diretta dei bagagli si effettua mediante la compilazione del foglio di via in uso per i servizi internazionali.

Alla detta registrazione si fa luogo da e per tutte le stazioni per le quali esistono nella tariffa le relative tasse, ma soltanto contro esibizione di corrispondenti biglietti diretti di viaggio, o di altri biglietti che presentino continuità di percorso fino alla destinazione indicata e che siano valevoli per uno degli itinerari previsti dalla tariffa stessa.

Sulla presentazione di biglietti che ammettono vie facoltative, il bagaglio è da registrarsi per la via che viene seguita dal viaggiatore e che deve all'uopo essere da questi indicata.

È concessa una franchigia di bagaglio soltanto sulla ferrovia *Bolzano-Merano*, nella misura di 25 Kg., e sulle ferrovie francesi *P. L. M.*, fino a 30 Kg., per ogni biglietto *diretto* presentato per effettuare la spedizione.

Nella tariffa le tasse per i bagagli sono indicate per frazioni di 10 Kg., separatamente per i percorsi italiani e francesi da una parte e per quelli austro-ungarici dall'altra.

Per le spedizioni che dànno luogo ad applicazione di franchigia, la tariffa contiene due prezzi per la percorrenza estera, da applicarsi: il primo al peso totale (percorso senza franchigia), l'altro al peso eccedente la franchigia (percorso con franchigia).

Per il servizio via Cervignano sono indicate nella tariffa due tasse per la percorrenza italiana, cioè quella delle Ferrovie dello Stato e quella delle Ferrovie Venete. Nell'applicazione di dette tasse devesi tener conto, quando è del caso, della tassa minima spettante rispettivamente all'una ed all'altra Amministrazione.

Il prezzo complessivo di trasporto si ottiene addizionando le tasse calcolate separatamente per i percorsi al sud ed al nord del confine italo-austriaco.

Sono da accettarsi per la spedizione come bagaglio anche le carrozzine da bambino, applicando la tassa aumentata del 50 % per la percorrenza italiana e la tassa ordinaria per la percorrenza estera.

Velocipedi. — La registrazione diretta dei velocipedi (sciolti od imballati ed esclusi quelli a motore) è limitata a talune relazioni per le vie di Peri, Cormons e Pontebba, secondo quanto risulta da apposito quadro della nuova tariffa. Per ogni velocipede deve essere compilato apposito foglio di via.

Cani. — Non è ammessa la registrazione diretta dei cani in servizio diretto italo-austriaco.

Servizi diretti per viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Francia da una parte e l'Austria-Ungheria dall'altra parte.

Quadri delle corrispondenze dirette.

1. — Servizio con Meidling e con Vienna.

(*Biglietti facoltativi per le vie di Cormons, Pontebba o Cervignano*).

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Meidling	Vienna Südbhf o Westbhf	Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Meidling	Vienna Südbhf o Westbhf	Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Meidling	Vienna Südbhf o Westbhf
Alassio . . .	—	c. s.	Mantova . . .	—	c. s.	Torino P. N. . .	—	c. s.
Alessandria . .	—	c. s.	Mestre . . .	—	c. s. (2)	Venezia . . .	c. s. (1)	c. s. (2)
Ancona . . .	—	c. s.	Napoli	—	c. s.	Ventimiglia . .	—	c. s.
Bari	—	c. s.	Nervi	—	c. s.	Verona P. V. .	—	c. s. (2)
Bologna . . .	—	c. s.	Ospedaletti Lig. .	—	c. s.	Viareggio . . .	—	c. s.
Bordighera . .	—	c. s.	Padova . . .	—	c. s. (2)	Vicenza . . .	—	c. s. (2)
B. S. Donnino .	—	c. s.	Palermo . . .	—	c. s.	Beaulieu . . .	—	c. s.
Brindisi . . .	—	c. s.	Pegli	—	c. s.	Cannes . . .	—	c. s.
Ferrara . . .	—	c. s.	Pisa	—	c. s.	Marsiglia . . .	—	c. s.
Firenze S. M. N.	—	c. s.	Porto Maurizio .	—	c. s.	Mentone . . .	—	c. s.
Genova P. P. .	—	c. s.	Roma Termini .	—	c. s.	Monte Carlo . .	—	c. s.
Livorno S. M. .	—	c. s.	S. Remo . . .	—	c. s.	Nizza	—	c. s.
Milano C. . . .	—	c. s.	S. Margherita L.	—	c. s.			

c. s. Biglietti di corsa semplice.

(1) I biglietti di 3ª classe per questa corrispondenza sono di due serie: una valevole facoltativamente via Cormons o Cervignano, l'altra esclusiva per la via di Pontebba.

(2) I biglietti di 3ª classe per questa corrispondenza sono di due serie: una valevole facoltativamente via Cormons o Cervignano per e da Vienna Südbhf; l'altra esclusiva per la via di Pontebba per e da Vienna Sudbhf o Westbhf.

2. — Servizio via Peri.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Arco	Auer	Avio	Bolzano G. (*Bozen Gries*)	Bregenz	Bressanone (*Brixen*)	Franzensfeste	Gossensass	Innsbruck
Bologna . . .	—	—	—	c. s.	—	—	—	—	c. s.
Bordighera . .	—	—	—	c. s.	—	—	—	—	c. s. (1)
Brescia	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ceraino	—	—	c. s.	—	—	—	—	—	—
Domegliara . .	—	—	c. s.	—	—	—	—	—	—
Firenze S. M. N.	—	—	—	c. s.	—	c. s. (1)	—	—	c. s.
Genova P. P. . .	—	—	—	c. s.	—	—	—	—	c. s.
Mantova . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mestre	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Milano C. . . .	—	—	—	c. s.	c. s.	c. s.	—	—	c. s.
Modena	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Napoli	—	—	—	c. s.	—	—	—	—	c. s. (1)
Nervi	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s.
Ospedaletti L. .	—	—	—	c. s.	—	—	—	—	—
Padova	—	—	—	c. s.	—	—	—	—	—
Parona all'Adige.	—	—	c. s.	—	—	—	—	—	—
Peri staz. . . .	—	—	c. s., a. r.	a. r.	—	—	—	—	—
Pescantina . . .	—	—	c. s.	—	—	—	—	—	—
Rapallo	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s.

c. s. — Biglietti di corsa semplice - a. r. — Biglietti di andata e ritorno.
(1) Biglietti esistenti soltanto nel senso dall'Austria-Ungheria all'Italia.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Kufstein	Lavis	Levico	Lindau	Linz	Merano	Mezolombardo	Mori	Neumarkt-Tramin
Bologna . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bordighera . .	—	—	—	—	—	c. s.	—	—	—
Brescia . . .	—	—	c. s.	—	—	—	—	—	—
Ceraino . . .	—	—	—	—	—	—	—	c. s.	—
Domegliara . .	—	—	—	—	—	—	—	c. s.	—
Firenze S. M. N.	—	—	—	—	—	c. s.	—	c. s.	—
Genova P. P. .	—	—	—	—	c. s.	c. s.	—	—	—
Mantova . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mestre . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Milano C. . .	—	—	c. s.	—	c. s.	c. s.	—	c. s.	—
Modena . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Napoli. . . .	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—
Nervi	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ospedaletti L. .	—	—	—	—	—	c. s.	—	—	—
Padova . . .	—	—	—	—	—	—	—	c. s.	—
Parona all'Adige.	—	—	—	—	—	—	—	c. s.	—
Peri staz. . .	—	—	—	—	—	—	—	c.s.,a.r.	—
Pescantina . .	—	—	—	—	—	—	—	c. s.	—
Rapallo . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Austria-Ungheria all'Italia.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Riva sul G.	Roncegno Marter	Rovereto	Salisburgo (Salzburg)	St. Michele	Toblach	Trento	Vienna (Südbhf)
Bologna	—	—	c. s.	—	—	—	c. s.	—
Bordighera . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Brescia	—	—	—	—	—	—	c. s.	—
Ceraino	—	—	c. s.	—	—	—	c s.	—
Domegliara . .	—	—	c. s.	—	—	—	c. s.	—
Firenze S. M. N.	—	—	c. s.	c. s.	c. s.	—	c. s.	—
Genova P. P.	—	—	—	c. s.	c. s.	—	c. s.	c. s.
Mantova . . .	—	—	c. s.	—	c. s.	—	c. s.	—
Mestre . . .	—	—	—	—	—	—	c. s.	—
Milano	c. s. (1)	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	—	c. s.	c. s.
Modena	—	—	—	—	—	—	c. s.	—
Napoli	—	—	—	—	—	—	c. s.	—
Nervi.	—	—	—	—	—	—	—	—
Ospedaletti L. .	—	—	—	—	—	—	—	—
Padova	—	c. s.	c. s.	—	c. s.	—	c. s.	—
Parona all'Adige .	—	—	c. s.	—	—	—	c. s.	—
Peri staz. . . .	—	—	c.s ,a.r.	—	—	—	c.s.,a.r.	—
Pescantina . . .	—	—	c. s.	—	—	—	c. s.	—
Rapallo	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. — Biglietti di corsa semplice - a. r. — Biglietti di andata e ritorno.
(1) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Austria-Ungheria all'Italia.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Arco	Auer	Avio	Bolzano G. (Bozen)	Bregenz	Bressanone (Brixen)	Franzensfeste	Gossensass	Innsbruck
Roma Term. .	—	—	—	c. s.	—	c. s.	—	—	c. s.
S. Remo. . .	—	—	—	c. s.	—	—	—	—	c. s.
Torino P. N. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Udine . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Venezia . . .	c. s.	—	—	c. s.	—	c. s.	—	—	c. s.
Verona P. N. .	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	—	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.
Verona P. V. .	c. s.	c. s.	c.s.,a.r.	c.s.,a.r	—	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.
Vicenza . . .	—	—	—	c. s.	—	—	—	—	—

c. s. — Biglietti di corsa semplice - a. r. — Biglietti di andata e ritorno.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Kufstein	Lavis	Levico	Lindau	Linz	Merano	Mezolombardo	Mori	Neumarkt-Tramin
Roma Term. .	—	—	c. s.	—	c. s.	c. s.	—	c. s.	—
S. Remo. . .	—	—	—	—	—	c s.	—	—	—
Torino P. N. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Udine	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Venezia . . .	—	—	c. s.	c. s.	—	c. s.	—	c. s.	—
Verona P. N. .	c. s.	c. s.	c. s.	—	—	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.
Verona P. V. .	c. s.	c. s.	c. s.	—	—	c. s.	c. s.	c.s. a.r.	c. s.
Vicenza . . .	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—

c. s. — Biglietti di corsa semplice - a. r. - Biglietti di andata e ritorno.
(1) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Austria-Ungheria all'Italia.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Riva sul G.	Roncegno Marter	Rovereto	Salisburgo (*Salzburg*)	St Michele	Toblach	Trento	Vienna Sudbf.
Roma Term. . .	—	c. s.	c. s.	c. s.	—	—	c. s.	—
S. Remo. . . .	—	—	—	—	—	—	c. s.	—
Torino P. N. . .	—	—	—	—	—	—	c. s.	c. s.
Udine.	—	—	—	—	—	—	c. s.	—
Venezia	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	—	c. s.	—
Verona P. N. . .	c. s.	c. s.	c. s.	—	c. s.	c. s.	c. s.	—
Verona P. V. . .	c. s.	c. s.	c.s., a.r.	c. s.	c. s.	c. s.	c.s., a.r.	c. s.
Vicenza	—	—	c. s.	—	—	—	c. s.	—

c. s. — Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno.

3. — Servizio via Cormons.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Abbazia Mattuglie	Baden	Budapest S. B.	Budapest Keleti p. u. (Ostbhf)	Fiume	Gorizia (Görz Südbhf)	Graz S. B.	Lubiana (Laibach)
Alessandria . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Bologna . . .	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—
Bordighera . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Brindisi . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Buttrio. . . .	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
Casarsa . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Codroipo . . .	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
Conegliano. . .	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
Ferrara . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Firenze S. M. N.	c. s.	—	c. s.	c. s. (1)	c. s.	c. s.	c. s.	—
Genova P. P. .	c. s.	—	c. s.	—	c. s.	—	—	—
Livorno S. M. .	—	—	—	—	—	—	—	—
Mestre. . . .	c. s.	—	c. s.	—	c. s.	c. s.	—	—
Milano C. . .	c. s.	—	c. s.	c. s. (1)	c. s.	c. s.	c. s.	—
Modane . . .	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—
Napoli	c. s.	—	c. s.	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	—
Ospedaletti L. .	—	—	—	—	—	—	—	—
Padova . . .	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
Pordenone. . .	—	—	—	—	—	c. s.	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — (1) Biglietti esistenti soltanto nel senso dall'Austria-Ungheria all'Italia.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Monfalcone	Nabresina	Sagrado	St. Peter in Krain	Semmering	Trieste Südbhf.	Vienna Südbhf.	W. Neustadt
Alessandria . .	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
Bologna . . .	—	c. s.	—	—	—	c. s.	—	—
Bordighera . .	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
Brindisi . . .	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
Buttrio . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Casarsa . . .	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
Codroipo . . .	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
Conegliano . .	—	—	—	—	—	c. s.	c s.	—
Ferrara . . .	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
Firenze S.M.N.	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
Genova P.P. .	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
Livorno S. M. .	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
Mestre . . .	—	c. s.	—	c. s.	—	c.s.,a.r.	—	—
Milano C. . .	—	c. s.	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s.	—	—
Modane. . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Napoli. . . .	—	—	—	—	—	c s.	—	—
Ospedaletti L. .	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
Padova . . .	—	c. s.	—	—	—	c s.	—	—
Pordenone . .	—	—	—	—	—	c. s.	—	—

c. s. — Biglietti di corsa semplice - a. r. — Biglietti di andata e ritorno.
(1) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Austria-Ungheria all'Italia.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Abbazia Mattuglie	Baden	Budapest S. B.	Budapest Keleti p. u. (Ostbhf)	Fiume	Gorizia (*Görz Südbhf*)	Graz S. B.	Lubiana (*Laibach*)
Roma Term. . .	c. s.	—	c. s.	c. s. (1)	c. s.	—	c. s.	—
Sacile	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
S. Remo . . .	—	—	c. s.	—	—	—	—	—
S. Giovanni Manzano	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
Torino P. N. . .	—	—	c. s.	—	—	—	—	—
Treviso	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
Udine	c. s.	—	c. s.	—	c. s.	c.s., a.r.	—	c. s.
Venezia	c. s.	—	c. s.	c. s. (1)	c. s.	c.s., a.r.	c. s.	c. s.
Verona P. V. . .	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
Vicenza	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. — Biglietti di corsa semplice — a. r. Biglietti di andata e ritorno.
(1) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Austria-Ungheria all'Italia.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Monfalcone	Nabresina	Sagrado	St Peter in Krain	Semmering	Trieste Südbhf.	Vienna Südbhf.	W. Neustadt
Roma Term. . .	—	c. s.	—	—	—	c. s.	—	—
Sacile	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
S. Remo . . .	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
S. Giov. Manzano.	—	—	—	—	—	—	—	—
Torino P. N. . .	—	—	—	—	—	c. s	—	—
Treviso . . .	—	c. s.	—	—	—	c. s.	c. s.	—
Udine	c.s.,a.r.	c. s.	c. s. (1)	c. s.	—	c.s.,a.r.	c. s.	—
Venezia . . .	c.s.,a.r.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s. (1)	c.s.,a.r. (2)	—	—
Verona P. V. .	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
Vicenza . . .	—	—	—	—	—	c. s.	—	—

c. s. — Biglietti di corsa semplice - a. r. — Biglietti di andata e ritorno.
(1) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Austria-Ungheria all'Italia.
(2) Per questa corrispondenza esistono oltre ai normali biglietti di a. r. via Cormons, anche biglietti di a. r. valevoli nell'andata via mare e nel ritorno via Cormons, o viceversa.

4. — Servizio via Pontebba.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Baden	Bad Ischl	Budapest S. B.	Eger	Graz S. B.	Klagenfurt Hbhf.	Lubiana (*Laibach*)	Lindau	Linz	Marienbad
Conegliano . . .	—	—	—	—	—	c. s.	—	—	—	—
Firenze S. M. N. .	—	—	c. s.	—	c. s.	c. s.	—	—	—	—
Genova P. P. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—
Mestre	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Milano C. . . .	—	—	c. s.	—	c. s.	c. s.	—	—	c. s. (1)	—
Napoli	—	—	c. s.	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—
Padova	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Roma Ter. . . .	—	—	c. s.	—	c. s.	c. s.	—	—	c. s. (1)	—
Treviso	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Udine	—	—	—	—	—	c. s.	—	—	—	—
Venezia	—	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s. (1)	c. s.	c. s.

c. s — Biglietti di corsa semplice.
(1) Biglietti esistenti soltanto nel senso dall'Austria-Ungheria all'Italia.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Pörtschach a. S.	Praga St. B. (*Prag*)	Salisburgo (*Salzburg*)	Semmering	Tarvis	Velden a. W.	Villaco (*Villach S. B.*)	Vienna Südbhf o Westbhf	Wr. Neustadt
Conegliano . . .	—	—	—	—	—	—	c. s.	c. s.	—
Firenze S. M. N. .	—	—	c. s. (1)	—	—	—	c. s.	—	—
Genova P. P. . .	—	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
Mestre	—	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
Milano C. . . .	—	—	c. s. (1)	c. s.	—	—	c. s.	—	—
Napoli	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Padova	—	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
Roma.	—	—	c. s. (1)	—	—	—	c. s.	—	—
Treviso	—	—	—	—	—	—	—	c. s.	—
Udine.	c. s.	—	—	—	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	—
Venezia	c. s.	c. s.	c. s. (1)	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	—	—

c. s. — Biglietti di corsa semplice.
(1) Biglietti esistenti soltanto nel senso dall'Austria-Ungheria all' Italia.

5. — Servizio via Cervignano.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Abbazia Mattuglie	Baden	Budapest S. B.	Budapest Keleti p. u. (Ostbhf)	Cervignano staz.	Fiume	Gorizia (Görz Südbhf.)	Graz S. B.	Lubiana (Laibach)
Bologna	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—
Bordighera . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ferrara	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Firenze S. M. N.	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	—	—
Genova P. P. .	—	—	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	—	—	—
Milano C. . . .	—	—	c. s.	c. s. (1)	—	c. s.	—	—	—
Mestre	—	—	c. s.	—	c. s.	c. s.	—	—	—
Napoli	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	—	—
Ospedaletti L . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Padova	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Roma Term . .	—	—	c. s.	c. s.	—	c. s. (1)	—	c.s. (1)	—
S. Remo . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torino P. N. . .	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—
Venezia . . .	c. s.	—	c. s.	c. s.	c.s.,a.r.	c. s.	c.s.,a.r.	c.s. (1)	c.s. (1)
Verona P. V. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vicenza	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. — Biglietti di corsa semplice - a. r. — Biglietti di andata e ritorno.
(1) Biglietti esistenti soltanto nel senso dall'Austria-Ungheria all'Italia.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Monfalcone	Nabresina	Pieris Turriaco	Ronchi Fr. B.	St Peter in Krain	Semmering	Trieste Südbhf.	Villa Vicentina	Wr. Neustadt
Bologna . . .	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—
Bordighera . .	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—
Ferrara . . .	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—
Firenze S. M. N.	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—
Genova P. P. .	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—
Milano C. . .	—	—	—	—	—	c. s. (1)	c. s.	—	—
Mestre . . .	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	—	—	c.s.,a.r.	c. s.	—
Napoli . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ospedaletti L. .	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—
Padova . . .	—	—	—	—	—	—	c.s ,a.r.	—	—
Roma Term.. .	—	c. s. (1)	—	—	—	—	c. s.	—	—
S. Remo . . .	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—
Torino P. N.. .	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—
Venezia . . .	c.s.,a.r.	c. s.	c.s.,a.r.	c.s.,a.r.	c. s.	c. s. (1)	c.s.,a.r. (2)	c s.,a.r.	—
Verona P.V. . .	—	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
Vicenza . . .	—	—	—	—	—	—	c. s.	—	—

c. s. — Biglietti di corsa semplice - a. r. — Biglietti di andata e ritorno.
(1) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Austria-Ungheria all'Italia.
(2) Per questa corrispondenza esistono oltre ai normali biglietti di a. r. via Cervignano, anche biglietti di a. r. valevoli nell'andata via mare e nel ritorno via Cervignano o viceversa.

6. — Servizio *in transito* per l'Italia.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Transito	Cannes	Mentone	Monte Carlo	Nizza	Ala	Bolzano G. (*Bozen*)	Mori	Rovereto	Trento
		Via Ventimiglia				Via Peri				
Abbazia M.	Cormons	—	—	—	c. s.	—	—	—	—	—
Budapest S. B.	Cormons	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	—	—	—	—	—
Budapest Keleti p. u. (Ostbhf)	Cormons	c. s.	—	—	c. s.	—	—	—	—	—
Fiume	Cormons	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—
Gorizia Südbhf. (*Görz*)	Cormons	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s.
Trieste Südbhf.	Cormons	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	c. s.	c. s.	—	c. s.	c. s.
Budapest S. B.	Cervignano	c. s.	—	—	c. s.	—	—	—	—	—
Budapest Keleti p. u. (Ostbhf)	Cervignano	c. s.	—	—	c. s	—	—	—	—	—
Fiume	Cervignano	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—
Trieste Südbhf.	Cervignano	—	—	—	c. s. (1)	c. s.	—	c. s.	c. s.	c. s.
Budapest S. B.	Pontebba	c. s.	—	—	c. s.	—	—	—	—	—
Salisburgo (*Salzburg*)	Pontebba	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—
Bolzano Gries (*Bozen*)	Peri	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	—	—	—	—	—
Innsbruck	Peri	—	—	—	c. s.	—	—	—	—	—
Linz	Peri	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—
Merano	Peri	c. s.	c. s.	—	c. s.	—	—	—	—	—
Salisburgo (*Salzburg*)	Peri	c. s.	—	—	c. s.	—	—	—	—	—
Vienna Südbhf.	Peri	—	—	—	c. s.	—	—	—	—	—

N. B. Per il servizio fra stazioni francesi e Vienna, facoltativo via Ventimiglia-Cormons, Pontebba o Cervignano, veggasi quadro I.

c. s. Biglietti di corsa semplice. — (1) Biglietti esistenti soltanto nel senso dall'Austria-Ungheria alla Francia.

7. — Biglietti *per operai.*

a) — Servizio via *Peri.*

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Bolzano G. (*Bozen*)	Bregenz	Buchs Rheintal	Costanza (*Konstanz*)	Innsbruck	St Margrethen	Trento	Wörgl
Bologna	—	c. s.	c. s.	c. s.	—	c. s.	—	—
Conegliano	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.
Mantova	—	c. s.	c. s.	c. s.	—	c. s.	—	—
Mestre	—	c. s.	c. s.	c. s.	—	c. s.	—	—
Modena	—	c. s.	c. s.	c. s.	—	c. s	—	—
Montagnana	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.
Padova	—	c. s.	c. s.	c. s.	—	c. s.	—	—
Parma	—	c. s.	c. s.	c. s.	—	c. s.	—	—
Pordenone	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.
Saletto	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s
Verona P. V.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.
Vicenza	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.

c. s. Biglietti di corsa semplice.

b) — Servizio via *Cormons*.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Barcs	Budapest S. B. o Budapest-Kelenföld	Fiume	Graz	Lubiana (*Laibach*)	Sziszeck	Trieste S. B.	Vienna S. B.	Zagrab S. B. (*Agram*)
Buttrio	c.s.	c.s.	c.s.	c.s.	c.s.	c.s.	c.s.	c.s.	c.s.
Codroipo	—	—	—	—	—	—	—	c.s.	—
Pasian Schiavonesco .	—	—	—	—	—	—	—	c.s.	—
Pordenone	—	—	—	—	—	—	—	c.s.	—
S. Giorgio della Rich. .	—	—	—	—	—	—	—	c.s.	—
S. Giovanni M. . .	c.s.	c.s.	c.s.	c.s.	c.s.	c.s.	c.s.	c.s.	c.s.
Sacile.	—	—	—	—	—	—	—	c.s.	—
Spilimbergo	—	—	—	—	—	—	—	c.s.	—
Udine.	c.s.	c.s.	c.s.	c.s.	c.s.	c.s.	c.s.	c.s.	c.s.

c) — Servizio via *Pontebba*.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Bregenz	Buchs Rheintal	Costanza (*Konstanz*)	St. Margrethen	Vienna S. B.	Vienna Westbhf
Chiusaforte	—	—	—	—	c. s.	c. s.
Codroipo	—	—	—	—	c. s.	s.
Pasian Schiavonesco	—	—	—	—	c. s.	c. s.
Pordenone	—	—	—	—	c. s.	c. s.
S. Giorgio della Rich.	—	—	—	—	c. s.	c. s.
Sacile	—	—	—	—	c. s.	c. s.
Spilimbergo	—	—	—	—	c. s.	c. s.
Treviso	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	—	—
Udine	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.

c. s. Biglietti di corsa semplice.

Ordine di Servizio N. 70. (Servizi VII e II).

Prolungamento di orario degli uffici telegrafici.

In circostanze eccezionali (pubbliche calamità, misure di ordine pubblico, elezioni, ecc.) la autorità governative dipendenti dai Ministeri dell'Interno e dei Lavori Pubblici possono chiedere il prolungamento d'orario degli Uffici telegrafici ferroviari in relazione alle rispettive esigenze, e tali richieste, anche quando siano fatte direttamente alle stazioni, dovranno sempre essere soddisfatte.

Occorrendo all'uopo sussidi di personale, sia per sbrigare il maggior lavoro determinato da tali servizi straordinari, sia per mantenere il prescritto orario di riposo, ne verrà fatta richiesta telegrafica alla Sezione di Movimento interessata, che dovrà provvedervi d'urgenza.

Ogni stazione dovrà però tenere esatta e particolareggiata nota delle maggiori prestazioni di personale occorse pei detti servizi straordinari per inviarla alla fine del mese alla Divisione del Movimento e Traffico da cui dipende, la quale compilerà un conto complessivo da trasmettersi al Servizio Centrale VII per le pratiche di rimborso da parte del Ministero interessato.

Ordine di Servizio N. 71. (Servizio VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Estensione di Servizio nella stazione di Citerna Taro.

Dall'8 marzo 1909 la stazione di Citerna Taro, della linea Parma-Spezia, verrà ammessa a ricevere e spedire in servizio interno e cumulativo italiano i trasporti di merci a piccola velocità ordinaria a vagone completo, senza la condizione di cui all'avvertenza *C*) a pagina 5 del Prontuario generale delle

distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908).

Di conseguenza, a pagina 32 del detto Prontuario, di contro al nome della stazione di *Citerna Taro,* si dovrà sostituire, nella colonna 10, il richiamo (5) con quello (10), riportando in calce la nota.

(10) Limitatamente ai trasporti a vagone completo.

Circolare N. 13. (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 8, 9, 10, 11 e 12

Ritorno degli avvisi d'incasso.

Malgrado le raccomandazioni fatte con l'Ordine di Servizio N. 256-1908, continuano a pervenire numerose lagnanze per il ritardo con cui vengono rimborsati agli speditori gli importi degli assegni gravati sui trasporti.

Tali ritardi sono in particolar modo causati dallo smarrimento degli avvisi d'incasso i quali, molte volte, vengono restituiti come corrispondenza ordinaria, anzichè con le modalità prescritte dall'art. 25 dell'Istruzione N. 21-1907 (Norme pel servizio delle gestioni merci), a termine delle quali il ritorno di detti avvisi deve aver luogo, per le spedizioni in servizio interno, con nota d'accompagnamento mod. *I*-454, in apposite buste da consegnarsi al personale dei treni per mezzo dei libri di consegna, e per le spedizioni effettuate in servizio cumulativo italiano ed internazionale, con Mod. *I*-455 o col normale foglio di via o di spedizione in uso pei trasporti ordinari.

Si è inoltre constatato che le stazioni mittenti non inviano, anche quando richiesti, a quelle di arrivo, i prescritti duplicati o li inviano solo quando vengono interessate dagli Uffici Superiori; come parimenti si è accertato che alle sollecitatorie Mod. *I*-456, che le stazioni mittenti inviano, come è prescritto, in piego raccomandato alle stazioni d'arrivo, non viene data esauriente risposta nel termine di tempo stabilito.

Pertanto, mentre si richiamano nuovamente le vigenti disposizioni contenute nella citata Istruzione N. 21-1907, si invitano le stazioni a spiegare tutta la loro diligenza perchè le anormalità lamentate abbiano assolutamente a cessare, e si fa presente di esser venuti nella determinazione di punire severamente i responsabili di ogni ulteriore irregolarità.

S'interessano quindi le Divisioni e le Sezioni del Movimento e Traffico ad indagare le cause e stabilire le eventuali responsabilità del ritardato ritorno degli avvisi d'incasso, non appena riceveranno notizia dalle stazioni mittenti — di conformità alle disposizioni contenute nell'ordine di Servizio N. 256-1908 — che la stazione di arrivo non ha risposto nel termine di tempo stabilito al Mod. *I*-456, col quale veniva sollecitata la restituzione dei ripetuti avvisi d'incasso ed a provvedere con rigore, qualora dalle indagini venissero ad accertare incuria o trascuranza.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 8v. (SERVIZIO I).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Biglietti per viaggi gratuiti a favore degli onorevoli Senatori e Deputati.

In dipendenza della chiusura della XXII Legislatura, avvertesi, con riferimento all'Ordine di Servizio N. 3-1909, che i biglietti gratuiti di viaggio serie *B*° ed i relativi buoni bagaglio concessi, nel corrente anno, agli onorevoli Senatori del Regno e Deputati al Parlamento non potranno tenersi validi — a sensi dell'art. 11 del Regolamento per l'applicazione della legge 9 luglio 1908, N. 406 — *oltre la mezzanotte del 6 marzo 1909,* qualunque sia la data del rilascio di essi e della vidimazione per viaggi parziali.

Di conformità a quanto è stabilito pei portatori di recapiti di servizio, anche i viaggiatori ai quali scadessero i biglietti serie *B*° o i buoni bagaglio durante la corsa, dovranno essere sottoposti al pagamento del prezzo intero di trasporto dall'ultima stazione, dove, secondo l'orario, ferma il treno prima della mezzanotte, fino alla stazione destinataria.

In caso di rifiuto di tale pagamento, o per qualsiasi altra irregolarità, il personale di controlleria dovrà attenersi strettamente alle disposizioni di cui al paragrafo 3° del succitato Ordine di Servizio, avvertendo che, comunque, non dovrà impedirsi la prosecuzione del viaggio, nè ritirarsi il relativo recapito.

I nuovi biglietti serie *B*° e buoni bagaglio potranno essere utilizzati dagli onorevoli Senatori a cominciare dal giorno 7 marzo 1909, e dagli onorevoli Deputati dal giorno che verrà indicato a suo tempo.

Detti biglietti sono valevoli per il primo anno della XXIII Legislatura; perciò la loro regolare scadenzá, qualunque sia la data di presentazione alle stazioni per l'inizio del viaggio, sarà alla mezzanotte del 6 marzo 1910, o, nel caso di nuove elezioni generali, alla mezzanotte del giorno precedente la convocazione dei Comizi.

I nuovi biglietti serie *B*° e buoni bagaglio si distinguono da quelli ancora in corso, precipuamente per una riga trasversale di color rosa, nonchè pel fondo sul quale è scritto : « Anno I della XXIII Legislatura ».

Su tali biglietti è stampata la data di scadenza al 6 marzo 1910, ed è inoltre indicato che debbono essere firmati soltanto dal Senatore, o Deputato, che ne è titolare.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ANNO II - N. 10.

11 MARZO 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, marzo 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-73.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata:*

DECRETO MINISTERIALE *3 dicembre 1908 che approva la convenzione per l'esercizio, da parte dello Stato, della linea Cerignola stazione-Cerignola città.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

— Visto il R. decreto 3 marzo 1889, N. 5993, (serie 3ª), col quale fu approvata la convenzione fra il Governo ed il Comune di Cerignola per la concessione al Comune medesimo della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Cerignola alla Stazione omonima della linea Bari-Foggia.

— Visto il R. decreto 3 maggio 1891, N. 239 (serie 4ª), col quale fu modificato l'art. 15 del capitolato annesso alla Convenzione sopracitata, riguardante le tariffe dei trasporti sulla linea.

— Visto il contratto 6 maggio 1891 tra il Comune di Cerignola e la Società italiana per le Strade Ferrate Meridionali per la cessione a quest'ultima dell'esercizio della detta linea, e l'atto addizionale relativo del 25 luglio 1900, che modifica il contratto per quanto riguarda le tariffe.

— Visto l'art. 6 della convenzione 26 marzo 1906 pel riscatto delle Strade Ferrate Meridionali, approvata con la legge 15 luglio 1906, N. 324, nel quale fu stabilito che lo Stato sarebbe subentrato alla predetta Società negli obblighi e diritti derivanti dal contratto 6 maggio 1891

— Visto il Decreto ministeriale 16 ottobre 1906, che approvava la convenzione 17 settembre 1906 per l'esercizio da parte dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato della linea di Cerignola alle condizioni di cui al comma precedente, e per l'anno 1° luglio 1906 al 30 giugno 1907.

— Visto l'art. 1° della legge 7 luglio 1907, n. 429, che, fra l'altro, ha autorizzato l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato a continuare l'esercizio della linea Cerignola stazione Cerignola-città.

— Vista la convenzione 17 ottobre 1908, tra il Direttore generale delle Ferrovie dello Stato ed il Sindaco di Cerignola in nome delle Amministrazioni da essi rispettivamente rappresentate, perchè siano prorogati al 30 dicembre 1908 gli effetti della convenzione 17 settembre 1906, per la continuazione dell'esercizio della linea suddetta da parte dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

DECRETA:

Articolo unico.

E' approvata e resa esecutoria la convenzione 17 ottobre 1908 tra il Direttore generale delle Ferrovie dello Stato ed il Sindaco del Comune di Cerignola per l'esercizio della linea Cerignola stazione-Cerignola città da parte dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per il periodo dal 1° luglio 1907 al 30 giugno 1909.

Roma, li 3 dicembre 1908.

Il Ministro
P. BERTOLINI.

CONVENZIONE

tra l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ed il Comune di Cerignola per l'esercizio della linea Cerignola stazione–Cerignola città.

Premesso:

— che con la convenzione 17 settembre 1906, approvata con Decreto Ministeriale 16 ottobre 1906, fu regolato fra il Comune di Cerignola, concessionario della ferrovia Cerignola stazione-Cerignola città, e l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato l'esercizio da parte di quest'ultima della linea suddetta per l'anno 1° luglio 1906-30 giugno 1907, secondo quanto era stabilito nell'art. 6 della convenzione 26 marzo 1906 pel riscatto delle Strade Ferrate Meridionali, approvata con la legge 15 luglio 1906, n. 324;

— che alla scadenza di detta convenzione il Comune di Cerignola chiese di rinnovare su altre basi i patti di esercizio;

— che gli studi e le trattative al riguardo non hanno finora condotto ad un accordo;

— che intanto è necessario regolarizzare la continuazione dell'esercizio della linea suddetta da parte dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, a partire dal 1° luglio 1907, prorogando il contratto che ebbe vigore fino a quella data;

Tutto ciò premesso;

tra

il sig. ingegnere grande ufficiale Riccardo Bianchi, Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato, in rappresentanza del R. Governo, da una parte

e dall'altra

il sig. Antonacci avv. Francesco nella sua qualità di Sindaco e rappresentante del Comune di Cerignola, si è convenuto e si conviene quanto appresso:

Art. 1.

L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato continuerà ad esercitare fino al 30 giugno 1909 la linea Cerignola stazione-Cerignola città alle condizioni richiamate nella convenzione

17 settembre 1906, approvata con Decreto Ministeriale 16 ottobre 1906, e che si intende perciò prorogata fino al 30 giugno 1909.

Art. 2.

Tutte le spese del presente atto, steso in doppio originale, comprese quelle di bollo e registro, sono a carico esclusivo del Comune di Cerignola.

Art. 3.

La presente convenzione è subordinata per ambo le parti alle approvazioni come per legge (1).

Fatto a Roma, li 17 ottobre 1908.

Per l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato
Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Per il Comune di Cerignola
Il Sindaco
F. ANTONACCI.

(1) La presente Convenzione fu approvata dal Consiglio Comunale di Cerignola nella sua adunanaza del 24 luglio 1908, ratificata dal R. Prefetto di Foggia il 23 del successivo agosto (N. 16769);

e dal Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, nella seduta del 20 novembre 1908.

Legge *N. 12 del 12 gennaio 1909, concernente provvedimenti a sollievo dei danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

È assegnata la somma di lire trenta milioni, da prelevarsi dalle eccedenze di Cassa provenienti dagli avanzi dell'esercizio 1907-908, allo scopo di provvedere a bisogni ed opere urgenti e riparare o ricostruire edifici pubblici danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908, nei Comuni che saranno indicati in un elenco da approvarsi con decreto Reale, sentito il Consiglio dei ministri.

Il Governo del Re è autorizzato a ripartire le dette somme fra i bilanci dello Stato, secondo le rispettive competenze.

Per tutti i lavori di cui nel primo comma, il Governo è autorizzato a derogare alle norme stabilite dalla legge di contabilità generale dello Stato e relativo regolamento, provvedendo mediante licitazione o a trattativa privata, od anche in economia.

Per i pagamenti, il *mandato di anticipazione* non può superare L. 50,000 e il *mandato a disposizione* non può essere emesso per somma maggiore di L. 100,000.

L'approvazione dei progetti principali o suppletivi riguardanti opere a carico delle amministrazioni civili dello Stato, qualunque ne sia l'importo, sarà data dall'ispettore compartimentale del genio civile ovvero dal capo dell'ufficio che per decreto del ministro dei lavori pubblici sarà istituito per un determinato servizio, ed essa avrà effetto per ogni riguardo sia d'ordine tecnico, sia di convenienza amministrativa.

---

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* n. 8, del 12 gennaio 1909.

Art. 2.

A favore delle provincie di Messina e di Reggio Calabria e dei comuni indicati nell'articolo precedente, viene stabilita, per cinque anni solari a cominciare dal 1909, una addizionale di un cinquantesimo (centesimi 2 per ogni lira) alle imposte dirette sui beni rustici, sui fabbricati e sui redditi di ricchezza mobile della seconda sezione (*A²*) della categoria *A*, e delle categorie *B*, *C*, *D*, nonchè alle tasse sulle successioni e sugli affari in amministrazione del Ministero delle finanze, escluse le tasse di bollo di importo inferiore a una lira.

Allo stesso scopo, è raddoppiata la tassa di bollo pei trasporti sulle ferrovie esercitate dallo Stato o dall'industria privata, nonchè sulle linee di navigazione esercitate da Società italiane.

Sono esclusi dalla sovratassa tutti i biglietti semplici di 3ª classe per le percorrenze non superiori a 10 chilometri ed i biglietti di andata e ritorno di 3ª classe per le percorrenze complessive fra andata e ritorno non superiori ai 20 chilometri.

Il Governo del Re è autorizzato a ripartire l'ammontare di tali proventi fra le Provincie e i Comuni, tenendo presente:

1° le somme occorrenti a pareggiarne i bilanci;

2° la necessità di provvedere alla ricostruzione e riparazione di edifici comunali e provinciali destinati a pubblici servizi e al riattamento di opere pubbliche comunali e provinciali.

Le somme derivanti dai detti proventi saranno inscritte in bilancio, nell'entrata e nella spesa, con decreti del ministro del tesoro.

Art. 3.

Le occupazioni temporanee dei beni immobili, che possano occorrere per l'esecuzione di opere urgenti nei paesi colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908, nonchè per la costruzione di baracche e di edifizi, sia ad uso di privati che per servizi pubblici, saranno dai prefetti o sottoprefetti ordinate ai sensi degli articoli 71 e seguenti della legge 25 giugno 1865, n. 2359, modificati da quella del 18 dicembre 1879, n. 5188.

La durata delle occupazioni può essere fissata per cinque anni e s'intenderà protratta di anno in anno fino al termine di un altro quinquennio decorrente dal giorno in cui ebbero luogo, quando non sia stata data licenza al proprietario del suolo sei mesi prima.

Quando l'indennità offerta non sia stata accettata, essa sarà determinata ai sensi dell'ultimo comma dell'art. 46 della legge 9 luglio 1908, n. 445.

Qualora occorresse rendere definitive le occupazioni temporanee, l'indennità dovuta ai proprietari sarà fissata giusta le prescrizioni del 1° e 2° comma dell'art. 46 precitato, computando il sessennio per quanto riguarda i fitti coacervati dal giorno 28 dicembre 1908.

Art. 4.

Sono applicabili a tutte le opere da eseguirsi per riparare i danni cagionati dal terremoto del 28 dicembre 1908 le disposizioni dell'art. 31 della legge 25 giugno 1906, n. 255.

Art. 5.

I Comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908, qualunque sia il numero dei loro abitanti, potranno entro cinque anni dalla pubblicazione della presente legge fare un piano regolatore delle costruzioni con le norme prescritte dalla legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Sono estese ai piani regolatori di cui al precedente comma, le disposizioni dell'art. 10 della legge 25 giugno 1906, n. 255, e le indennità dovranno essere determinate in base alle condizioni in cui i beni espropriati si trovavano nel dicembre 1908, anteriormente al terremoto.

Le facilitazioni concesse dalla presente legge per la formazione dei piani regolatori e per le espropriazioni sia temporanee che definitive, potranno essere con decreto Reale estese ai corpi morali che per scopo di beneficenza si propongano la costruzione di nuovi abitati nel territorio dei Comuni danneggiati dal terremoto.

Art. 6.

È data facoltà al Governo del Re di dare, pei Comuni considerati nella presente legge, provvedimenti eccezionali allo scopo:

1° di garentire provvisoriamente la tutela dei minorenni orfani o abbandonati, e dei dementi, e di assicurare il recupero, la conservazione e il possesso dei beni, salve sempre le questioni di proprietà secondo il diritto comune;

2° di stabilire l'accertamento legale dei decessi, anche sulla base di presunzioni;

3° di ricostituire i registri di stato civile;

4° di ricostituire i registri delle ipoteche e delle trascrizioni;

5° di prorogare i termini per le rinnovazioni delle iscrizioni ipotecarie;

6° di prorogare i termini utili per la denunzia delle successioni e per la registrazione degli atti civili e giudiziari;

7° di ricostituire i ruoli esecutivi per la riscossione di censi e canoni dovuti ad enti morali;

8° di stabilire in via provvisoria le circoscrizioni e giurisdizioni giudiziarie ed amministrative nelle provincie di Messina e di Reggio Calabria, anche annettendole, sempre temporaneamente, ad altra giurisdizione, modificando in relazione le tabelle del personale ed ove occorra altresì la competenza per materia e valore;

9° di nominare, ove occorra, commissari regi, per un periodo di tempo anche superiore al normale;

per l'amministrazione dei Comuni, coi poteri del Consiglio comunale; per l'amministrazione della provincia di Messina e di quella di Reggio, coi poteri della Deputazione e del Consiglio provinciale; e per l'amministrazione delle istituzioni di beneficenza e di altri enti di ragione pubblica, col mandato di procedere altresì al loro riordinamento;

10° di prorogare le operazioni di leva di terra e di mare;

11° di prorogare o tenere sospeso qualunque termine attinente all'esercizio di azioni o diritti in materia civile, commerciale, penale o amministrativa;

12° di assicurare il funzionamento dei servizi dipendenti dal Ministero dell'istruzione pubblica.

Art. 7.

Il Governo del Re stabilirà le norme tecniche e i igieniche obbligatorie per le riparazioni, ricostruzioni e costruzioni nuove degli edifici pubblici e degli edifici privati, nei Comuni colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908 o da altri precedenti. All'uopo sarà costituita una speciale Commissione consultiva da nominarsi con decreto Reale, su proposta del presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto col ministro dei lavori pubblici.

Per le riparazioni, ricostruzioni e nuove costruzioni rese necessarie dal terremoto del 28 dicembre 1908, che sieno fatte secondo tali norme, sono accordati i seguenti benefici:

1° l'esenzione dalla imposta fabbricati per quindici anni, dal giorno in cui l'edificio sarà divenuto atto all'uso o all'abitazione;

2° la concessione ai privati e agli Istituti di beneficenza, di istruzione e di educazione, da parte delle Casse di risparmio, degli Istituti di credito fondiario e degli Istituti ordinari e cooperativi di credito, di mutui ipotecari al saggio d'interesse non superiore al 4 per cento, ammortizzabili in trent'anni e rimborsabili col sistema delle semestralità costanti, comprendenti l'interesse e l'ammortamento, col concorso dello Stato che pagherà la metà delle quote semestrali, aumentate di un decimo per tener sollevati dalle eventuali perdite gli Istituti mutuanti. La presente concessione non si applica ai privati, il cui reddito imponibile complessivo, agli effetti delle imposte dirette, supera L. 5000 dopo applicate le esenzioni disposte dalla presente legge.

Per i mutui considerati nel comma precedente sono applicabili le disposizioni contenute negli articoli 20, 21, 22, 24, 25, 26, 27 e 28 della legge per i danneggiati dal terremoto del 1905 in Calabria in data 25 giugno 1906, n. 255, e gli articoli 48, 49, 50 e 51 della legge 9 luglio 1908, n. 445.

La spesa a carico dello Stato come al comma 2° sarà scritta nel bilancio del Ministero del tesoro.

Art. 8.

Nei Comuni indicati nell'elenco di cui all'art. 1, è sospesa la riscossione dell'imposta erariale e delle sovrimposte provinciali e comunali sui terreni e sui fabbricati, per tutto l'anno 1909.

Durante la sospensione dell'imposta sui fabbricati, si farà luogo al relativo sgravio totale o parziale, con effetto dal giorno della distruzione totale o parziale degli edifici.

Le rate delle imposte immobiliari e delle relative sovraimposte provinciali e comunali, sospese e non comprese negli sgravi saranno ripartite in quarantotto rate e pagate con quelle che andranno a scadere negli anni dal 1910 al 1917.

A carico dello Stato sarà corrisposta alle provincie di Messina e di Reggio Calabria e ai Comuni già indicati, per cinque anni dal 1909 al 1913, la differenza fra l'ammontare della sovraimposta sui terreni e sui fabbricati riscossa nel 1908 e l'ammontare della sovrimposta che sarà applicata negli anni suddetti.

Per tale spesa si faranno le occorrenti iscrizioni nel bilancio del Ministero del tesoro.

Art. 9.

Nei Comuni indicati nell'art. 1, la riscossione della imposta sui redditi di ricchezza mobile applicata per ruoli è sospesa per tutto l'anno 1909.

I contribuenti dell'imposta stessa su redditi incerti e variabili di categoria *B* e *C*, avranno il diritto di chiedere, entro sei mesi dalla pubblicazione della presente legge, una revisione straordinaria.

Le quote d'imposta delle quali è stata sospesa la riscossione, in quanto non siano sgravate, saranno ripartite nelle dodici rate bimestrali degli anni 1910 e 1911.

Art. 10.

Per i Comuni di Messina e di Reggio Calabria è sospesa, dal 1° gennaio 1909, la riscossione dei canoni di abbonamento per il dazio di consumo governativo.

Per gli altri Comuni considerati nella presente legge saranno sospesi o ridotti, dalla stessa epoca, i canoni di abbona-

mento per il detto dazio, come verrà stabilito dalla Commissione centrale di cui all'art. 101 della legge (testo unico) 7 maggio 1908, n. 248.

A siffatto scopo sono immediatamente devoluti i fondi pervenuti allo Stato dal 1° luglio 1908 e quelli che gli perverranno sino al 30 giugno 1909, in conseguenza delle disposizioni contenute negli articoli 87, 88, 89 e 110 del citato testo unico. La somma che ancora occorresse oltre l'ammontare di tali proventi farà carico al bilancio dello Stato.

È annullato il debito arretrato del Comune di Messina per canone daziario governativo.

Art. 11.

La Cassa dei depositi e prestiti è autorizzata a concedere alle provincie di Messina e Reggio Calabria e ai Comuni indicati nell'art 1, prestiti ammortizzabili nel periodo di 50 anni, sia per trasformare debiti già contratti con la stessa Cassa, sia per riscattare debiti assunti con altri enti o privati fino a tutto l'anno 1908.

Le quote di sovraimposte sospese e non sgravate, che siano vincolate a favore della Cassa dei depositi e prestiti o della sezione autonoma di credito comunale e provinciale, saranno ripartite col carico dei relativi interessi in quarantotto rate bimestrali e pagate con quelle che andranno a scadere da 1910 al 1917.

Art. 12.

Tutti i funzionari dello Stato, così civili che militari, compresi i militari di truppa dell'esercito e della marina, gli appartenenti ai corpi organizzati dello Stato, e gli operai della guerra e della marina morti o rési permanentemente inabili al servizio, per causa del terremoto del 28 dicembre 1908, si reputano morti o feriti in servizio, agli effetti degli articoli 2, 82, 100, 101, 110, 119 e seguenti della legge selle pensioni (testo unico) 21 febbraio 1895, n. 70.

La stessa disposizione è estesa anche al personale delle ferrovie dello Stato, qualunque sia l'Istituto di previdenza al

quale era ascritto, concedendo agli agenti resi inabili in seguito al terremoto, ed alle famiglie dei morti, con meno di 25 anni di servizio utili per la pensione, il trattamento eccezionale ai sensi dell'art. 16 dello statuto della cessata Cassa pensioni, considerandoli, cioè, come se avessero compiuti i 25 anni di servizio.

Art. 13.

Sono convertiti in legge i tre RR. decreti allegati alla presente, e cioè:

1° il R. decreto 1° gennaio 1909, n. 6, che proroga fino al 30 giugno 1909 le scadenze delle obbligazioni cambiarie e commerciali a debito di persone residenti nelle provincie di Messina e Reggio Calabria, e sospende per lo stesso periodo il corso delle prescrizioni e delle perenzioni;

2° il R. decreto 3 gennaio 1909, n. 4, che aumenta di L. 2,000,000 la dotazione del capitolo n. 126 « Fondo di riserva per le spese impreviste » inscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1908-909;

3° il R. decreto 6 gennaio 1909, n 7, col quale venne autorizzato il prelevamento dal predetto fondo di riserva della somma di L. 95,000, in complesso, per aumenti ai capitoli 13, 15 e 36 del bilancio della guerra oltre la cifra consolidata.

Sono convalidati i decreti Reali coi quali vennero autorizzate le prelevazioni, descritte nell'annessa tabella, dal fondo di riserva per le spese impreviste, inscritto al capitolo 126 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1908-1909.

Art. 14.

Qualora nei Comuni considerati dalla presente legge si manifestasse l'urgenza di provvedimenti eccezionali non preveduti dalla legge stessa, anche nell'interesse della proprietà dell'industria e del commercio, è data facoltà al Governo, entro l'anno corrente, di provvedere con decreti Reali da essere presentati al Parlamento per la conversione in legge.

Art. 15.

La presente legge avrà effetto dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale.*

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 12 gennaio 1909.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
TITTONI.
ORLANDO.
LACAVA.
CARCANO.
CASANA.
MIRABELLO.
RAVA.
BERTOLINI.
COCCO-ORTU.
SCHANZER.

Visto, *Il guardasigilli* : ORLANDO.

Allegato N. 1.
(all'art. 13).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro guardasigilli, ministro segretario di Stato per gli affari di grazia e giustizia e dei culti, di concerto col ministro del tesoro e col ministro di agricoltura e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo.

Art. 1.

Le scadenze delle lettere di cambio e dei biglietti all'ordine pagabili da debitori residenti nelle provincie di Messina e Reggio Calabria, che siano avvenute dopo il 25 dicembre 1908, o che si maturassero durante il primo semestre del 1909, sono prorogate a tutto il 30 giugno 1909.

La stessa proroga è concessa pei contratti Commerciali riguardanti la consegna di merci o derrate e il pagamento del relativo prezzo, e per il rimborso di mutui commerciali, da eseguirsi nelle dette Provincie.

Art. 2.

Il corso delle prescrizioni e quelle dei termini perentori tanto legali quanto convenzionali portanti decadenza da un'azione, eccezione o diritto qualsiasi, che fossero per scadere dal 25 dicembre 1908 sino al 30 giugno 1909, sono sospesi nelle provincie di Messina e Reggio Calabria sino a tutto il giorno 30 giugno predetto.

Art. 3.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Messina, addì 1° gennaio 1909.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
ORLANDO.
COCCO-ORTU.
CARCANO.

Visto, *il guardasigilli:* ORLANDO.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il Ministro del tesoro
CARCANO.

Allegato N. 2
(all'art. 13).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 28 maggio 1908, n. 213, che approva lo stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, per l'esercizio finanziario 1908-909;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per il tesoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Lo stanziamento del capitolo n. 126: « Fondo di riserva per le spese impreviste » dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1908-909 è aumentato di lire due milioni (L. 2,000,000).

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 gennaio 1909.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
CARCANO.

Visto, *il guardasigilli*: ORLANDO.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il Ministro del tesoro
CARCANO.

Allegato N. 3.
(all'art. 13).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto l'art. 38 del testo unico della legge sull'amministrazione e sulla contabilità generale dello Stato, approvato con R. decreto 17 febbraio 1884, n. 2016;

Visto che sul fondo di riserva per le spese impreviste inscritte per L. 1,000,000 nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1908-909, aumentato di L. 2,000,000 in virtù del R. decreto 3 gennaio 1909, n. 4, in conseguenza delle prelevazioni già autorizzate in L. 998,955, rimane disponibile la somma di L. 2,001,045.

Considerata la natura eccezionale delle spese cui l'Amministrazione della guerra ha dovuto e deve provvedere in conseguenza dei disastri che colpirono le provincie di Reggio e Messina, e la conseguente necessità di aumentare oltre la cifra stabilita dalla legge del consolidamento, i capitoli ai quali le spese stesse devono essere imputate;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Dal fondo di riserva per le spese impreviste inscritto al capitolo n. 126 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1908-909, è autorizzata una 21ª prelevazione nella somma di lire novantacinquemila (L. 95,000) da portarsi in aumento ai seguenti capitoli dello stato di previsione del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario predetto:

Cap. 13. Sussidi agli impiegati e al personale inferiore in attività di servizio	L.	15,000
Cap. 15. Spese casuali	»	30,000
Cap. 36. Materiale sanitario	»	50,000
	L.	95,000

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 6 gennaio 1909.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli:* ORLANDO.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il Ministro del tesoro
CARCANO.

Tabella (annessa all'art. 13).

Decreti Reali di prelevazioni dal fondo di riserva per le spese impreviste.

Data e numero dei decreti	Capitoli del bilancio ai quali vennero inscritte le somme prelevate		Somma
	Num.	Denominazione	
		Ministero del Tesoro.	
3 genn. 1909, n. 3	99 art. 3	Indennità di viaggio e Soggiorno agli impiegati in missione	10,000
	120	Spese casuali	12,000
		Ministero delle Finanze.	
6 genn. 1909, n. 8	18	Sussidi ad impiegati già appartenenti alla Amministrazione delle finanze e loro famiglie.	30,000
	27	Sussidi ad impiegati di ruolo e straordinari	30,000
3 genn. 1909, n. 3	31	Spese casuali	12,000
		Ministero dell'Interno.	
3 e 6 genn. 1909. nn. 2 e 8	52	Sussidi diversi di pubblica beneficenza . .	950,000
	63	Indennità ai componenti le Commissioni sanitarie, ecc.	40,000
7 genn. 1909, n. 9	67	Sussidi per provvedimenti profilattici . .	300,000
	68	Spese varie per i servizi della sanità pubblica	60,000
		Ministero delle Poste e dei Telegrafi.	
3 genn. 1909, n. 2	28	Spese casuali	30,000
		Totale	1,474,000

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro del tesoro
CARCANO.

REGIO DECRETO *N. 13 del 13 gennaio 1909, relativo alle disposizioni pel ricupero, la conservazione ed il possesso dei beni nei Comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 12 gennaio 1909, n. 12, contenente provvedimenti a favore dei danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro guardasigilli, segretario di Stato per gli affari di grazia e giustizia e dei culti;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il ricupero, la conservazione e il possesso dei beni nei Comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908, sono regolati, in esecuzione dell'art. 6, n. 1, della legge 12 gennaio 1909, n. 12, dalle seguenti disposizioni:

Art. 2.

Spetta alle autorità civili e militari delegate al servizio di sicurezza pubblica regolare, vigilare e controllare il servizio di escavazione e ricupero dei beni mobili su richiesta degli interessati.

Esse identificheranno con i mezzi che sono possibili le persone richiedenti, e prenderanno nota, oltre che dei ricuperi avvenuti, del nome e della residenza delle persone che li hanno effettuati, e di quelle altre persone a loro note della cui attestazione si siano eventualmente servite per accertare l'identità dei richiedenti.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, N. 10 del 14 gennaio 1909.

Sorgendo dubbio o contestazione sulla opportunità di consentire alla richiesta di procedere ad un'escavazione, le dette autorità rimetteranno gli interessati avanti la Commissione di cui all'articolo seguente, sospendendo nel frattempo ogni operazione. La contestazione sarà decisa immediatamente senza formalità sulla esposizione verbale delle ragioni delle parti, e la decisione potrà essere comunicata anche verbalmente alle sopraddette autorità.

Art. 3.

Per quanto riguarda l'assegnazione del possesso dei beni mobili ricuperati, se si tratta di masserizie, utensili, mobili e arredi domestici di uso comune, vesti ed altri oggetti di uso giornaliero, le autorità di cui all'articolo precedente ne attribuiranno il possesso a chi risulti che vi abbia diritto. Sarà redatto processo verbale contenente una sommaria descrizione degli oggetti ricuperati, e il nome e la residenza delle persone che ne ottennero il possesso, come pure di tutte le altre la cui attestazione sia eventualmente servita per accertare il diritto e che abbiano in qualunque modo concorso all'attribuzione del possesso.

Nel caso di dubbio o contestazione sulla spettanza del possesso degli oggetti contemplati nel precedente capoverso, come pure nel caso che tali oggetti siano di valore rilevante, le predette autorità rimetteranno le parti avanti la Commissione di cui all'articolo seguente, provvedendo intanto alla custodia degli oggetti medesimi.

Art. 4.

E' istituita una Commissione composta di magistrati per l'attribuzione del possesso di beni non compresi nel primo capoverso dell'articolo precedente. La Commissione sarà nominata con decreto del ministro di grazia e giustizia, il quale potrà a tal uopo destinare in missione temporanea magistrati di altri distretti e di qualunque grado. Il decreto designerà pure il magistrato chiamato a presiedere la Commissione stessa.

Le funzioni di segretario saranno esercitate dai funzionari delle cancellerie e segreterie giudiziarie, nominati nel decreto stesso.

Con successivi decreti il numero dei commissari e del personale di segreteria potrà essere aumentato o diminuito.

Art. 5.

La Commissione è investita di poteri giurisdizionali e di polizia giudiziaria; essa può richiedere l'assistenza della forza pubblica alle sue operazioni e far eseguire per mezzo di essa, quando occorra, le sue deliberazionii. Essa potrà richiedere anche l'assistenza di persone del luogo circondate di particolare stima pubblica, per le identificazioni e gli accertamenti occorrenti ai fini dell'esercizio delle proprie attribuzioni.

Il presidente potrà anche ripartire i singoli commissari nei singoli rioni o altre sezioni che saran fatte nelle città distrutte.

La competenza della Commissione può essere adita sia su istanza, anche verbale, di un interessato, sia su richiesta dell'autorità civile e militare.

Art. 6.

I commissari agiscono individualmente per provvedere a quanto riguarda i possessi di beni mobili.

Le decisioni relative al possesso di beni immobili sono deliberate in collegio di tre membri.

Le distribuzioni del servizio fra i commissari, e la formazione dei collegi sono regolate dal presidente della Commissione. Il presidente può anche ordinare che le decisioni relative al possesso di beni mobili siano per ragione del loro valore e per altre ragioni deliberate collegialmente.

In tutte le operazioni e deliberazioni, individuali o collegiali, si procede, quanto alle forme ed alle prove, con criteri di equità e usando i mezzi più convenienti secondo le circostanze, per l'accertamento dello stato di fatto e di diritto anteriore.

Le operazioni saranno condotte con la maggiore celerità e semplicità possibile, allo scopo di facilitare agli interessati il ristabilimento dei loro possessi e il ritorno della vita pubblica alla stato normale.

Gli atti tutti della Commissione sono esenti dalla tassa sul bollo.

Art. 7.

Delle sostanze mobiliari assegnate in possesso alle persone a cui ne sia riconosciuto il diritto senza contestazioni, verrà redatta descrizione sommaria qualitativa e quantitativa in processi verbali da custodirsi in originali negli uffici di segreteria. Chiunque potrà averne copia, come di atti giudiziari pubblici.

Nei processi verbali si indicherà con la maggiore precisione possibile, oltre il nome e l'attuale dimora del ricuperante, nonchè delle persone a cui mezzo ne fu fatta l' identificazione, e di ogni altra persona che abbia concorso all'attribuzione del possesso. Sarà altresì indicata la località ove gli oggetti furono ricuperati, e se questi sono trovati fra le rovine di case divise in più abitazioni, sarà identificato possibilmente il piano e l'appartamento in cui si ritiene che fossero situati gli oggetti ricuperati.

Art. 8.

Nascendo controversia sull'appartenenza del possesso delle sostanze mobiliari, il commissario può ordinare provvisoriamente la custodia giudiziale degli oggetti controversi, provvedendo ad essa nel modo conveniente e per il tempo strettamente necessario all' esame e alla risoluzione dell' insorto conflitto, sentirà le ragioni delle parti, esaminerà le prove, le presunzioni e ogni circostanza che valga ad illuminarle. Procurerà di conciliare i contendenti secondo criteri di equità, e riuscendovi ne farà menzione nel processo verbale. Non riuscendo la conciliazione deciderà sull'attribuzione e ripartizione del possesso mediante decreto da custodirsi in originale nella segreteria dell'ufficio a norma della prima parte dell'articolo precedente. Nei casi più gravi, per il valore delle cose e per

la incertezza dei diritti, promuoverà la decisione del Collegio, e di questo egli farà parte come relatore.

Le deliberazioni del Collegio sono date in forma di decreti, come quelle del singolo commissario, e possono essere precedute da ulteriori indagini, anche di ufficio.

Tanto i decreti dei singoli commissari, come quelli emessi collegialmente sono immediatamente esecutivi e non soggetti a verun reclamo. Potranno tuttavia essere revocate, in ogni tempo, precedenti decisioni, individuali o collegiali, su ricorso di terzi ai quali sia riconosciuto un diritto al possesso, maggiore o più certo di quello già riconosciuto.

L'esecuzione ha luogo anche d'ufficio.

Art. 9.

Quando il reclamo del possesso dei beni mobili proviene da chi si qualifica erede del proprietario, si procederà in primo luogo ad una sommaria indagine tendente ad accertare la morte della persona indicata e la identità, qualità e titolo della persona che si qualifica come erede.

Se apparisca sufficientemente fondato il diritto del defunto o di chi si presume defunto, o dell'erede reclamante, verrà a questo rilasciato il possesso dei beni, ma questo possesso avrà il carattere e gli effetti della immissione temporanea nei beni dell'assente di cui agli articoli 26-35 del Codice civile.

Il commissario o la Commissione potranno, secondo le circostanze, esonerare l'erede dalla cauzione, come dalle altre cautele di cui agli articoli 26 e 27 del detto Codice. Non è necessario procedere all'inventario dei beni, che è supplito dalla descrizione prescritta dal precedente art. 7.

Il commissario o la Commissione eserciteranno anche in seguito i poteri che gli articoli suddetti attribuiscono al tribunale civile.

Art. 10.

La persona cui viene attribuita la qualità di possessore temporaneo avrà, verso le cose affidategli, gli stessi obblighi del depositario necessario di cui all'art. 1864 del Codice civile

e le eventuali appropriazioni saranno punite ai sensi dell'articolo 417 del Codice penale.

L'immissione temporanea di cui nel precedente articolo, diventa definitiva dopo sei mesi, se l'erede sia ascendente o discendente del defunto o di chi si presume defunto, dopo un anno negli altri casi, quando nel tempo intermedio nessun reclamo sia stato presentato.

Art. 11.

Per i possessi attribuiti a titolo ereditario a norma dei due articoli precedenti, sarà in facoltà del commissario e della Commissione di disporre che l'esecuzione dei provvedimenti resti sospesa per un periodo di tempo non superiore a sessanta giorni, durante il quale la notizia del decreto di attribuzione del possesso al presunto erede sarà pubblicata nel modo che si ravviserà più opportuno, ed anche a mezzo di giornali quotidiani.

In tutti i suoi giudizi per l'accertamento dei possessi il commissario o la Commissione avranno sempre facoltà di dare provvedimenti interinali, disponendo nel tempo stesso quanto occorre per la conservazione dei beni di cui trattasi, ed anche nominando sequestratario giudiziario lo stesso richiedente.

Art. 12.

I beni che il commissario o la Commissione non abbia creduto di attribuire ai richiedenti pel difetto o insufficienza della prova offerta, ed i beni di cui non sia reclamato il possesso nell'atto del loro ricupero, saranno custoditi nel modo indicato nei precedenti articoli, redigendosi verbale del loro rinvenimento, con le indicazioni qualitative e quantitative atte a identificarli e con tutte quelle relative alla località del rinvenimento, aggiungendovi altresì tutte le informazioni che si saranno raccolte d'ufficio, e che i commissari fanno obbligo di ricercare per quanto possibile, sulle persone a cui presumibilmente appartenevano.

Secondo la qualità dei beni contemplati nel presente articolo, il presidente della Commissione potrà disporre il trasporto

e deposito in luoghi di cauta custodia, oppure la vendita e il deposito del denaro ricavato da questa. La vendita non potrà essere ordinata che dopo un mese dalla pubblicazione delle notizie relative, salvo che vi sia speciale motivo di urgenza.

Sulla destinazione definitiva dei beni non reclamati e del loro prezzo sarà provveduto con legge speciale.

Art. 13.

Se fra i beni non attribuiti o non reclamati si trovano titoli di credito di cui occorra provvedere alla pronta esazione, il presidente della Commissione ne dà incarico ad un Istituto di credito. La delegazione fatta dal presidente investe l'Istituto di credito di tutte le facoltà necessarie per esigere, quietanzare ed esercitare l'azione creditoria. Gli atti giudiziali occorrenti sono fatti senza spesa, con annotamento a debito delle relative tasse e spese, da rimborsare sulla somma che sarà riscossa.

Qualora l'Istituto incaricato dell'esazione abbia fondato motivo di ritenere che il credito sia inesigibile o di molto difficile ricupero, ne informa il presidente della Commissione, il quale, tenuto conto delle circostanze, dà gli opportuni provvedimenti.

Art. 14.

Negli uffici di segreteria della Commissione saranno tenuti registri in cui giornalmente si annoterà il movimento dei beni mobili ricuperati, dei quali a qualunque titolo sia ordinata la provvisoria custodia giudiziale.

Per la custodia saranno responsabili rispettivamente i capi delle segreterie e gli altri funzionari che il presidente all'uopo delegherà secondo il bisogno.

Se la importanza dei valori custoditi esigerà provvedimenti speciali, questi saranno presi di accordo fra il presidente della Commissione e l'autorità preposta al servizio di pubblica sicurezza.

Art. 15.

La Commissione procederà alle operazioni relative ai possessi immobiliari man mano che ne sia fatta richiesta dagli

interessati, nel tempo stesso in cui attende alle operazioni relative ai possessi mobiliari, le quali avranno sempre la precedenza. Vi procederà di ufficio quando queste ultime operazioni siano compiute, o totalmente ridotte da permettere l'esecuzione delle altre.

Art. 16.

Le istanze per il ricupero o attribuzione di possessi immobiliari devono essere presentate per iscritto.

Se i documenti o la notorietà pubblica non lasciano dubbio sul fondamento della domanda, il decreto di attribuzione del possesso è rilasciato immediatamente.

Ogni decreto contiene la identificazione topografica precisa, per quanto possibile, del possesso a cui si riferisce indicandone l'ubicazione, l'estensione, i confini, la natura, lo stato e la destinazione precedente e le condizioni attuali.

La Commissione potrà stabilire un modulo per tali identificazioni, salvo il riguardo dovuto a particolari contingenze e difficoltà dei singoli casi.

Valgono per la ricognizione e l'attribuzione dei possessi immobiliari le norme disposte negli articoli precedenti per i possessi mobiliari in quanto siano applicabili.

Art 17.

Quando vi sia motivo di ritenere l'esistenza di un condominio o comunione, anche a titolo ereditario, il possesso può essere attribuito al condomino che si presenta a reclamarlo, anche in assenza o mancanza di altri, conferendogli la qualità di amministratore nell' interesse di quest' ultimi.

Trattandosi di edifici nei quali fosse divisa la proprietà dei singoli piani, o appartamenti, o altri locali, la Commissione, sentite le parti reclamanti, provvederà per la determinazione proporzionale dei loro diritti possessorii con criteri di equità, deliberando con i poteri degli arbitri amichevoli compositori, quando non riesca la conciliazione che essa avrà obbligo di tentare.

Art. 18.

Quando chi reclama il possesso di beni mobili od immobili sia incapace per età o per malattia mentale, e non abbia una rappresentanza già costituita, sarà provveduto alla custodia dei beni fino alla nomina di un tutore o amministratore provvisorio, il quale assume la responsabilità dei beni e la cura della persona.

Il provvedimento sarà immediatamente comunicato in copia autentica alla autorità competente affinchè provveda all' ordinamento della tutela.

Art. 19.

Nelle segreterie della Commissione sono tenuti i registri divisi per Comuni, e, occorrendo, per sezioni di Comune, da compilarsi secondo le norme stabilite per i registri delle trascrizioni nel Codice civile. In essi sono annotate tutte le operazioni definitive e le deliberazioni concernenti i possessi immobiliari, con i riferimenti agli atti di archivio relativi a ciascuna operazione.

Per i possessi a titolo ereditario indicherà nel registro tanto il nome del presunto autore come quello del possessore in qualità di erede.

I registri sono pubblici secondo le norme vigenti per i registri delle trascrizioni.

Essi saranno depositati nell' ufficio di conservazione delle ipoteche competenti, quando le operazioni della Commissione saranno ultimate.

La responsabilità della regolare tenuta dei registri sarà attribuita ad un funzionario di cancelleria e segreteria giudiziaria da designarsi all' uopo per ciascun ufficiale dal presidente della Commissione.

Art. 20.

Tutte le autorità civili e militari del Regno debbono prestarsi a fornire alla Commissione le notizie di cui siano richieste. La Commissione può richiedere per atti d' istruzione, da eseguirsi fuori della residenza, un magistrato del luogo.

I cittadini possono essere invitati anche d'ufficio a deporre come testimoni e a prestare l'opera come periti. I testimoni ed i periti possono essere sentiti con giuramento; anche gli interessati possono essere obbligati a prestare giuramento sui fatti che formano oggetto di controversia e di indagini.

Ai testimoni e ai periti sono applicabili le disposizioni degli articoli 210, 214, 215, 216, 217 del Codice penale e a chi li suborni o tenti di subornarli si applicano le disposizioni degli articoli 218, 219, 220 dello stesso Codice. Alle parti intese con giuramento è applicabile la disposizione dell'art. 221 del Codice suddetto.

Art. 21.

Con decreto Reale sarà provveduto ai fondi necessari per le spese d'impianto degli uffici e dei relativi registri e archivi, e per le spese di viaggi e trasferte occorrenti all'adempimento degli incarichi della Commissione. La tariffa delle indennità di trasferte sarà pure stabilita con decreto Reale su proposta del ministro di grazia e giustizia.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 13 gennaio 1909.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
ORLANDO.

Visto, *il guardasigilli:* ORLANDO.

REGIO DECRETO *N. 20 del 16 gennaio 1909, che proroga il termine per la presentazione dei conti per i funzionari delegati delle provincie di Messina e Reggio Calabria* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visti gli articoli 49 e 53 della legge 17 febbraio 1884, n. 2016, per la contabilità generale dello Stato, i quali stabiliscono il termine per la presentazione, da parte dei funzionari delegati, dei conti delle somme erogate sui mandati a disposizione o di anticipazione:

Visto l'art. 14 della legge 12 gennaio 1909, n. 12;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Per i funzionari delegati delle provincie di Messina e di Reggio Calabria è prorogato di mesi tre il termine per la presentazione dei conti di cui agli articoli 49 e 53, primo e secondo comma, della legge 17 febbraio 1884, n. 2016.

Il presente decreto sarà comunicato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 16 gennaio 1909.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
CARCANO.

Visto il guardasigilli: ORLANDO.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* N. 16, del 20 gennaio 1909.

REGIO DECRETO *N. 23 del 17 gennaio 1909 riguardante le norme per l'accertamento dei decessi avvenuti per causa del terremoto del 28 dicembre 1908.* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 6, n. 2, della legge 12 gennaio 1909, n. 12, che contiene provvedimenti a sollievo dei danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro guardasigilli, segretario di Stato per gli affari di grazia e giustizia e dei culti;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Nei comuni di Messina, di Reggio Calabria ed in quegli altri che saranno compresi nell'elenco di cui all'art. 1 della legge 12 gennaio 1909, n. 18, l'accertamento dei decessi avvenuti per causa del terremoto del 28 dicembre 1908 sarà fatto con le norme del presente decreto.

Art. 2.

Oltre che nei modi indicati nel libro 1°, titolo 12, cap. IV del Codice civile la prova della morte può altresì essere fatta con i seguenti mezzi:

a) per quanto riguarda i feriti morti sia sul luogo del disastro, sia durante il viaggio o trasporto con dichiarazione dell'autorità civile o militare o con dichiarazione giurata di un medico, a cui fu affidata la cura e l'assistenza dei feriti medesimi, o di tre cittadini aventi il godimento dei diritti civili e politici;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, N. 18 del 22 gennaio 1909.

b) per i feriti morti dopo il trasporto in luoghi di ricovero diversi da quelli indicati dall'art. 388 del Codice civile, mediante dichiarazione giurata del funzionario o medico preposto alla loro assistenza in detto luogo, o mediante l'attestazione giurata di tre cittadini secondo il disposto dell'ultima parte del comma precedente, ovvero mediante dichiarazione giurata del capo della famiglia presso cui furono accolti;

c) per coloro estratti morti dalle macerie e identificati con dichiarazione delle autorità civili e militari, le quali faranno altresì menzione nella dichiarazione stessa dei mezzi di identificazione del cadavere di cui si siano eventualmente serviti;

d) per tutti coloro di cui il cadavere non si fosse potuto ritrovare o identificare, e per i feriti che siano morti senza poter essere identificati, nei modi e nei termini di cui agli articoli seguenti:

Le dichiarazioni giurate di cui nel presente articolo potranno essere ricevute da qualunque sindaco od ufficiale di pubblica sicurezza che le trasmetterà al competente Ufficio di stato civile.

Art. 3.

Gli ufficiali dello stato civile dei Comuni indicati nell'art. 1 riceveranno tutte le denunzie che loro saranno fatte circa le persone che si presumono morte nell'occasione del disastro, e ne compileranno elenchi con tutte le possibili indicazioni, dopo avere accertato con sommarie indagini la dimora di tali persone nel Comune.

Iscriveranno altresì negli elenchi le persone che per indagini istituite d'ufficio dall'autorità comunale si presumano parimenti morte.

Non saranno comprese negli elenchi, e ne saranno radiate, le persone delle quali pervenga all'ufficiale dello stato civile la prova della morte nei modi previsti all'art. 2. Se questa pervenga dopo redatto l'atto di morte di cui nel seguente articolo, ne sarà fatta annotazione a margine di esse.

Art. 4.

Gli elenchi saranno pubblicati nella *Gazzetta ufficiale* del Regno, per due volte, con intervallo di quindici giorni, senza alcuna spesa. Le norme per la pubblicazione degli elenchi saranno stabilite con decreto Reale proposto dal ministro di grazia e giustizia.

Scorso il termine di novanta giorni dall'ultima pubblicazione, per le persone di età superiore a sei anni e di un anno per i fanciulli che non abbiano superata quell'età senza che si abbia alcuna notizia sicura della loro esistenza, ne sarà presunta la morte e si redigerà d'ufficio l'atto relativo.

Le morti stabilite con gli atti suindicati si presumono avvenute il 28 dicembre 1908.

Art. 5.

Le autorità e tutti coloro che abbiano notizie relative alle persone indicate negli elenchi le comunicheranno per lettera, e per mezzo dei sindaci agli ufficiali di stato civile che fecero eseguire le pubblicazioni.

Chi intende opporsi alla formazione degli atti di morte deve farne dichiarazione motivata nei termini stabiliti nel primo capoverso del precedente articolo.

L'opposizione ha effetto sospensivo.

Su di essa delibera il pretore del mandamento a cui appartiene l'ufficio di stato civile; contro il suo provvedimento è ammesso il reclamo alla Commissione istituita con R. decreto 13 gennaio 1909, n. 13 che decide in collegio di tre membri, con decreto non soggetto ad impugnazione.

Tanto il pretore che la Commissione, quando l'opposizione non sia accolta, possono stabilire che il termine per la redazione dell'atto di morte sia prorogato.

Con decreto Reale proposto dal ministro di grazia e giustizia, saranno determinate le forme dell'opposizione e tutte le altre regole per il procedimento relativo.

Dopo redatto l'atto di morte non è ammessa istanza di annullamento o di rettificazione se non presentandosi la persona alla quale si riferisce, ovvero producendosi dagli interes-

sati l'estratto autentico di un registro dello stato civile che ne comprovi legalmente il luogo ed il tempo del decesso. In quest'ultimo caso si procederà alla rettificazione in conformità degli articoli 401 e seguenti del Codice civile, 845, 846 del Codice di procedura civile.

Art. 6.

Salvo nei casi di cui alla prima parte e alle lettere *a*), *b*), dell'art. 2, per tutti coloro che sono morti nel disastro del 28 dicembre 1908, si ritiene, ai fini dell'art. 924 del Codice civile, che la morte sia stata contemporanea, e non si ammette prova in contrario.

Art. 7.

Tutti gli atti contemplati nelle precedenti disposizioni sono esenti da tassa e spese.

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 17 gennaio 1909.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
ORLANDO.

Visto il guardasigilli: ORLANDO.

Regio Decreto *N. 73 del 7 febbraio 1909 relativo alla denuncia dei funzionari dello Stato, già in servizio nelle provincie di Reggio Calabria e Messina, che si presumono morti in seguito al terremoto del 28 dicembre 1908* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visti gli articoli 12 e 14 della legge 12 gennaio 1909, n. 12;
Visto l'art. 3 del Nostro decreto 17 gennaio 1909, n. 23;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del Nostro presidente del Consiglio dei ministri, di concerto col ministro del tesoro e col ministro guardasigilli;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Entro 15 giorni dalla pubblicazione del presente decreto, ciascun Ministero farà, per i propri funzionari già in servizio nelle provincie di Reggio Calabria e Messina che si presumono morti nell'occasione del disastro del 28 dicembre 1908, le denuncie agli ufficiali dello Stato civile prescritte dall'art. 3 del R. decreto 17 gennaio 1909, n. 23.

Art. 2.

Dopo fatta la denuncia di cui al precedente articolo, con decreto del ministro del tesoro, su proposta dell'Amministrazione dalla quale il funzionario dipendeva, sarà concesso un acconto mensile alla di lui vedova od agli orfani, in misura non superiore ai tre quarti, sull'importo della pensione o dell'assegno presumibilmente dovuto ai sensi dell'art. 12 della legge 12 gennaio 1909, n. 12.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale del Regno*, n. 39, del 16 febbraio 1909.

I funzionari, che dopo la denuncia della loro presunta morte risultassero superstiti, saranno riammessi in servizio e gli acconti di pensione, concessi alle loro famiglie, saranno ricuperati ratealmente, mediante ritenuta da operarsi sugli stipendi dovuti ai funzionari medesimi.

Art. 3.

Dopo fatta la denuncia di cui all'art. 1, sarà in facoltà dell'Amministrazione, quando le esigenze del servizio lo richiedano, di sostituire nel ruolo il funzionario del quale è presunta la morte.

I funzionari, che dopo la denuncia della loro presunta morte risultassero superstiti, saranno ricollocati nel ruolo al posto precedentemente da loro occupato. Nel caso di avvenuta sostituzione ai sensi del precedente comma, l'ultimo nominato nel ruolo rimane in soprannumero.

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 7 febbraio 1909.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI.
CARCANO.
ORLANDO.

Visto, *il guardasigilli*: ORLANDO.

Ordine Generale N. 4. (SERVIZIO I).

Costituzione di una Sezione speciale del mantenimento a Reggio Calabria.

Il Consiglio d'Amministrazione nell'adunanza del 3 marzo 1909 ha deliberato che, fermo restando il trasferimento *provvisorio* a Catanzaro della Sezione di Mantenimento di Reggio Calabria, già annunciato con l'Ordine Generale N. 2-1909, venga costituita *in via provvisoria* una Sezione speciale con sede a Reggio e con giurisdizione sulla tratta Reggio Centrale (compresa) Rosarno (compresa).

Tale Sezione, che dovrà particolarmente attendere ai lavori di ripristino occorrenti sulla linea Tirrena in seguito al terremoto del 28 dicembre 1908, comincierà a funzionare dal giorno 15 marzo.

Ordine di Servizio N. 72. (SERVIZIO VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11 e 15

Trasporto delle derrate alimentari a carro completo.

(Vedi Ordini di Servizio n. 111-1906, 22 II, 63 e 125-1907 e 128-1908).

Generalità.

1. Col presente Ordine di Servizio vengono riepilogate ed ampliate le disposizioni già impartite con quelli n. 111-1906, 22 parte II, 63 e 125-1907 e 128-1908 ed altre pubblicazioni (*che restano pertanto tutte abrogate*) intese a regolare il trasporto delle derrate a carro completo.

2. Ad evitare ogni malinteso è da avvertirsi che le disposizioni qui impartite sono da applicarsi soltanto ai trasporti seguenti:

Trasporti a *G. V. a carro completo* fruenti della Tariffa speciale N. 3 G V., escluse le piante e parti di esse non commestibili;

Trasporti a *P. V. A.* fruenti delle Tariffe speciali N. 50, 55, 502, 901 e 903, escluse le vinaccie e con qualche avvertimento per i prodotti vendemmiali, di cui al punto 5 del presente Ordine di Servizio.

Perciò, dove nel presente Ordine di Servizio si parla di carri derrate, deve intendersi carri completi contenenti le derrate ascritte alle tariffe speciali succitate e spediti a G. V. od a P. V. A.

3. Le presenti disposizioni hanno principalmente per iscopo di assicurare il rapido inoltro delle derrate in grosse partite dai luoghi di produzione ai mercati di consumo, specialmente esteri, condizione essenziale per l'esistenza e l'incremento della industria dei prodotti agricoli, che è di importanza nazionale.

Itinerari.

4. I trasporti in parola debbono essere inoltrati seguendo appositi itinerari.

Nell'allegato *C* sono riportati gli itinerari valevoli per l'orario invernale 1908-1909; in caso di modificazione dei treni che li costituiscono le stazioni dovranno provvedere ad apportare le opportune correzioni all'allegato medesimo, che deve essere sempre tenuto al corrente.

5. Nel periodo della vendemmia, durante il quale vigono le speciali disposizioni dell'apposito Ordine di Servizio (attuale n. 253-1908), al trasporto dei prodotti vendemmiali si provvede:

a) con treni diretti, o sussidiari ai diretti, per l'uva da tavola più fine e pagante la speciale sovratassa (come da speciali istruzioni alle Divisioni);

b) con appositi treni derrate per l'uva da tavola spedita a P. V. A. e destinata all'estero, che non venga spedita con treni diretti;

c) colle condotte temporanee, stabilite dall'apposito Ordine di Servizio, per l'uva fresca destinata alla vinificazione o distillazione, e per l'uva pigiata: (Con queste ultime condotte

si provvede, come è noto, anche al trasporto del mosto e del vino negli speciali carri).

Nel periodo in cui non sono da osservarsi le disposizioni del ricordato Ordine di Servizio, pel trasporto dell'uva fresca, che eventualmente venisse spedita a carro completo, si provvede cogli itinerari normali per i carri derrate: (allegato *C* del presente Ordine di Servizio).

6. Gli itinerari, di cui il presente Ordine di Servizio, sono essenzialmente costituiti da treni ordinari e straordinari specializzati pel servizio derrate, e da altri treni ordinari (generalmente treni merci diretti) utilizzabili allo scopo e collegati coi primi da opportune coincidenze.

Alcuni itinerari comprendono anche treni accelerati.

Resta peraltro bene inteso che l'uso di questi ultimi treni, cui si ricorre temporaneamente per opportunità di servizio, non costituisce impegno formale rispetto al pubblico (come del resto avviene per tutti gli itinerari), restando sempre in vigore i termini di resa stabiliti dalle Tariffe.

In considerazione di ciò, l'uso di questi treni accelerati non dà luogo all'applicazione della sopratassa del 25 %, a meno che non siavi domanda formale dello speditore dello inoltro con treni accelerati, nel qual caso le stazioni dovranno attenersi alle speciali disposizioni in proposito, percependo, quando il trasporto con treno accelerato è ammesso, la sopratassa suindicata.

7. Gli itinerari si dividono in *principali, sussidiari e complementari:* quest'ultimi destinati alle tradotte dalle stazioni originarie del trasporto a quelle di completamento del carico.

Si hanno poi itinerari *secondari,* per i trasporti di poca entità, ed *affluenti,* per le provenienze dalle linee diramantisi dalle principali.

Alcuni degli itinerari secondari ed affluenti più importanti sono compresi nell'allegato *C* ed i rimanenti, come pure quelli complementari, saranno stabiliti dalle Divisioni di Movimento e Traffico in quanto e di volta in volta occorra.

8. Gli itinerari seguono generalmente la via più breve, salvo alcune eccezioni le quali risultano dall' Allegato *C*. Così, ad esempio, formano eccezione l' istradamento (col *GG*) per la via Sarzana-Parma di alcuni trasporti, in luogo della via

Genova-Alessandria; l'istradamento da Salerno a Benevento per la via di Cancello, anzichè per la via di Avellino; l'istradamento per la via di Bologna (a mezzo della condotta *PP-MM*) nei periodi di minore affluenza, anzichè per la linea Ferrara-Rimini; l'istradamento dei trasporti di agrumi per la via Jonico-Adriatica (*TT*) nei periodi di maggiore affluenza, anzichè per la via Tirrena (*GG*) e simili.

Peraltro, sempre quando si tratti di trasporti in servizio interno, cumulativo italiano o da ferrovia a ferrovia, la tassazione sarà da farsi, qualunque sia l'istradamento, in base alla via chilometricamente più breve, a meno che l'istradamento per altra via non sia stato chiesto dal mittente, nel qual caso si applicheranno, come di regola, le tasse per la via domandata. Quando invece si tratti di trasporti in servizio diretto internazionale, per la tassazione valgono le norme vigenti in materia.

9. Per la determinazione degli itinerari affluenti relativi alle linee non contemplate dall' Allegato *C*, le Divisioni di Movimento e Traffico terranno presente che i carri debbono essere inoltrati alle stazioni di immissione negli itinerari principali, o secondari, col più sollecito mezzo coincidente utilizzabile, anche se con ciò non si dovesse seguire la via più breve, restando inteso peraltro che la tassazione va sempre fatta per la via più breve, meno che pel caso di richiesta diretta del mittente, come di regola.

10. Le variazioni che occorresse introdurre temporaneamente negli itinerari, come l'effettuazione del *TT* durante il periodo della campagna agrumaria (che va generalmente dal dicembre al giugno) od in altro periodo dell'anno (per altri trasporti), quando il *GG* risultasse insufficiente; come l'istradamento da Rimini su Bologna dei trasporti derrate destinati ai transiti di Pontebba e Cormons; come la effettuazione o soppressione di treni straordinari facenti parte degli itinerari, e simili, dovranno dalla Divisione o Sezione di Movimento e Traffico che ne prende l'iniziativa essere avvisate, appena possibile, e nel modo più sollecito (anche telegraficamente, se occorre), oltre che al Servizio VII, anche alle Divisioni e Sezioni interessate, perchè queste alla loro volta possano impartire alle dipendenti stazioni le opportune istruzioni per

l'osservanza degli itinerari da far seguire ai carri derrate, sia in partenza, che in transito dalle stazioni stesse.

11. Le stazioni daranno al commercio locale le più ampie informazioni circa gli itinerari in parola, affinchè i commercianti possano trarne la necessaria norma per regolarsi nella domanda e nel carico dei carri, da farsi in ore opportune, per modo che le stazioni possano provvedere al loro inoltro colle condotte più utili per il loro arrivo a destino.

Utilizzazione dei treni.

12. I treni specializzati pel trasporto delle derrate (contraddistinti con doppia lettera) servono in primo luogo per l'inoltro dei carri derrate destinati all'estero, e secondariamente debbono essere utilizzati per l'inoltro dei carri derrate all'interno, specialmente per le lunghe percorrenze. Avendosi poi prestazione disponibile in quei treni e quando convenga ciononostante mantenerne l'effettuazione giornaliera o periodica per tutto o parte del loro percorso, verrà procurato di completarli con carri a P. V. ordinaria, qualunque sia la natura del carico, purchè a lungo percorso, dando la preferenza ai trasporti a carro completo diretti all'estero, con interesse alla riconsegna.

13 Per l'utilizzazione degli altri treni che entrano a far parte degli itinerari descritti nel presente Ordine di Servizio, oltre al tener conto dell'ordine di precedenza di cui sopra per quanto riguarda i carri derrate, dovranno seguirsi le norme ordinarie; ma con speciale avvertenza di non cagionare ai treni ritardi dannosi al pronto inoltro delle derrate.

14. È specialmente da raccomandarsi la regolare composizione di tutti questi treni, osservando e facendo osservare scrupolosamente i programmi di composizione, che debbono essere portati a conoscenza di tutto il personale interessato.

15. Le Divisioni e le Sezioni del Movimento e Traffico dovranno esercitare la dovuta sorveglianza tanto sull'utilizzazione che sulla composizione e sull'andamento dei ripetuti treni, provvedendo subito a rimuovere le eventuali cause di anormalità e di ritardo.

Foglio itinerario.

16. Il foglio itinerario (mod. *G*-167) ha lo scopo di stabilire, per norma di tutti gli interessati, l'itinerario che ogni carro derrate deve seguire, nonchè di controllarne il percorso a viaggio ultimato. Oltre a ciò, serve a raccogliere direttamente dati statistici, senza richiedere ulteriore lavoro di spoglio dei registri di spedizione.

17. Il foglio itinerario deve essere emesso a scorta di ogni carro completo di derrate il cui trasporto è regolato dalle presenti disposizioni, compresi i carri di uva fresca, ad eccezione soltanto di quelli contemplati al comma *c*) del punto 5 del presente Ordine di Servizio (1).

18. Il foglio itinerario deve essere emesso a cura della stazione mittente per i trasporti in partenza dalle Ferrovie dello Stato, ed a cura delle stazioni a contatto colle ferrovie secondarie, per i trasporti in provenienza da queste ultime.

19. Nel detto mod. *G*-167 deve indicarsi, a cura della stazione che lo emette, l'itinerario completo che il carro deve seguire fino a destino, o fino al transito colle ferrovie estere o secondarie, se il carro è diretto oltre la Rete delle Ferrovie dello Stato. L'itinerario si determina seguendo le indicazioni dello stampato, segnando soltanto la stazione di origine, quelle principali di transito, specialmente ove avviene variazione del treno, quelle incaricate di indicare l'itinerario effettivamente seguìto (veggasi allegato *C*) e la destinataria od il transito di uscita dalla Rete.

Il modulo deve essere poi completato con tutte le indicazioni volute dallo stampato ed atte ad individuare la spedizione (2).

20. L'itinerario da indicarsi dalla stazione che emette il mod. *G*-167 è quello principale, a meno che non sia a sicura conoscenza che il carro debba seguire in un determinato tratto

(1) Per la statistica dei trasporti di cui al comma *c*) del punto 5 devesi provvedere da ciascuna delle Divisioni del Movimento e Traffico interessate.

(2) All'esterno del Mod. *G*-167 dovrà indicarsi anche la natura della merce ed il peso della spedizione. In una prossima ristampa del modulo verrà predisposto all'uopo apposito spazio.

un itinerario sussidiario, nel qual caso indicherà quest'ultimo. Al caso, la stazione intermedia del percorso ove, per qualsiasi motivo, dovesse passarsi il carro all' itinerario secondario, provvederà a correggere il mod. *G*-167 od a emetterne uno nuovo allegandovi il preesistente, annullato.

21. Allorquando un carro derrate deve essere completato nel carico in altre località (da farsi risultare sul Mod. *G*–167), la stazione originaria dovrà indicare l'itinerario (complementare) solo fino alla prima stazione di completamento, questa fino alla successiva, e così di seguito fino all'ultima di completamento, la quale indicherà sul detto modulo l'itinerario da seguirsi fino a destino, ovvero fino al transito di uscita. Ciò indipendentemente dal fatto che le stazioni di completamento possano, o meno, trovarsi fuori dell' itinerario diretto fra la mittente e la destinataria.

22. La stazione che emette il Mod. *G*–167 deve inoltre incollare sulla lettera di porto o lettera di vettura il listino in carta verde Mod. *G*-296 colla scritta:

« Deve viaggiare coi treni indicati nel foglio-itinerario per carri-derrate ».

23. Il Foglio itinerario deve essere consegnato, a cura della stazione mittente, al Conduttore del treno di partenza, con regolare registrazione sul foglio di consegna come piego di servizio raccomandato. Ciò nonostante esso Mod. *G*–167 dovrà sempre andare allegato ai documenti di trasporto, ai quali servirà anzi da copertina.

La stessa consegna sarà pure curata dalle stazioni di transito, ove il trasporto dovesse sostare, o cambiare treno e ciò, bene inteso, fino a destino, od al transito dove il carro è diretto, salvo lo scambio di opportune riserve fra personale del treno e quello della stazione, quando il foglio mancasse.

24. A cura del Capo-treno, o Conduttore, di ognuno dei treni coi quali ha luogo l'inoltro dei carri derrate, dovrà apporsi la timbratura col relativo timbro a compostore indicante il numero e la data del treno nelle apposite caselle contenute nella prima pagina del foglio-itinerario Mod. *G*–167.

25. Determinate stazioni di transito (che risultano dall'Allegato *C*) debbono esporre sul Mod. *G*–167, nell'apposita finca, l'itinerario effettivamente seguito, sia o meno quello prescrittogli dalla stazione mittente.

26. I capi delle stazioni nelle quali insorgesse qualche circostanza che impedisse di far seguire al trasporto l'itinerario prescritto, o che dovessero passare il carro dall'itinerario principale ad uno sussidiario, dovranno concisamente — ma esattamente — indicarne la causa nelle apposite finche del foglio-itinerario, salvo a dare in pari tempo, nei casi più complessi ed importanti, maggiori e particolareggiati schiarimenti con regolare rapporto a questa Direzione Generale, Servizio VII.

27. A viaggio ultimato sul percorso delle Ferrovie dello Stato, i Capi delle stazioni di destino, ovvero dei transiti di uscita, dovranno rimettere il modulo in parola al Servizio sovraindicato. completato come richiede il modulo stesso.

28. Le Divisioni e Sezioni del Movimento e Traffico debbono infondere nel personale delle stazioni il concetto della assoluta necessità della regolare emissione e compilazione del mod. *G*-167 per tutti i trasporti a carro completo a G. V. e P. V. A delle derrate alimentari qui contemplate e della sollecita trasmissione di tali moduli al Servizio VII, a cura del quale si provvede alla controlleria dell'itinerario seguito, ed alla diretta compilazione delle occorrenti statistiche.

Etichette da applicarsi ai carri.

29. Acciò i carri trasportanti derrate si possano facilmente riconoscere dagli altri, la stazione mittente dovrà incollare sugli sportelloni, dai due lati del carro, apposite etichette di carta verde (Mod. *G*-279) portanti la scritta « *Derrate* » le quali etichette dovranno poi essere staccate a cura della stazione terminale, ovvero del transito di confine al ritorno del carro in Italia. Beninteso, l'applicazione di tali etichette non esonera la stazione mittente dall'applicazione dei cartellini Mod. *G*-242 per la G. V. e *G*-263 per la P. V. A., nonchè delle speciali etichette Mod. *G*-279 (dall'A all'I) distinte per regioni di origine e transiti di confine, da applicarsi ai lati dei carri derrate diretti all'estero, sull'apposite tabelle, a cura delle stazioni mittenti (Ved. all'allegato *A* la distinta di tali etichette).

Duplicato dei documenti di trasporto.

30. Allo scopo di permettere il pronto inoltro dei carri derrate in caso di smarrimento dei documenti di trasporto, o di disguido del carro, devesi porre, a cura della stazione mittente, nell'interno dei carri derrate per cui valgono le presenti disposizioni, un duplicato del documento di trasporto e cioè della nota di spedizione o lettera di porto se trattasi di trasporti in servizio interno, o del foglio di via, se trattasi di trasporti in servizio internazionale.

Ad evitare ogni confusione, tali duplicati devono portarne la relativa indicazione in ogni loro parte, e non devono portare alcun timbro della stazione. La ricevuta delle note di spedizione o lettere di porto dovrà essere annullata con un tratto di penna o con lo staccarne una metà in senso diagonale.

Quando è possibile, le stazioni dovranno servirsi all'uopo degli appositi stampati per « *duplicati di spedizione* ».

31. Riscontrandosi eccedente un carro derrate e quando mancassero o non fornissero sufficienti indicazioni le etichette esterne, le stazioni debbono aprire il carro e servirsi del duplicato per dar corso alla spedizione, accelerandola nel modo il più opportuno, avuto riguardo alla natura della merce ed al ritardo già subito.

32. Per l'apertura del carro, da eseguirsi in presenza del Capo Stazione, o chi per esso, in concorso di due testimoni, si dovrà redigere apposito verbale su cui si dovranno indicare i piombi tolti e quelli applicati al vagone, nonchè il motivo dell'apertura. Una copia del detto verbale dovrà essere allegata al duplicato estratto dal carro.

33. La stazione che riceve un carro scortato dal duplicato del documento di trasporto, prima di assumerne debito si accerterà che il trasporto non pareggi una mancanza già addebitata, e nel caso negativo ne terrà diligente nota per evitare un duplice addebitamento nel caso pervenisse, in seguito, l'originale documento di trasporto.

Qualora poi non si rinvenisse nel carro il duplicato, la stazione considererà il carro come eccedente, a forma dell'Ordine di Servizio N. 3-1907, ed allegherà la copia del verbale

di apertura alla relativa notifica, giusta gli articoli 6 e 11 del mentovato Ordine di Servizio.

34. La stazione poi di destinazione del carro, il transito di confine, quando apre il carro, ed in genere qualunque stazione debba per qualsiasi motivo procedere all'apertura del carro, sono in obbligo di riferire se nell'interno di esso sia stato rinvenuto il prescritto duplicato della nota di spedizione, lettera di porto, ovvero del foglio di via, a seconda dei casi.

Controlleria dei trasporti.

35. Per avere la certezza che al Servizio VII pervengano tutti i fogli itinerari Mod. *G*-167 e che essi siano emessi per tutti i carri derrate pei quali sono prescritti, è istituito l'elenco Mod. *G*-90, la cui compilazione è affidata a determinate stazioni. E precisamente esso deve essere compilato giornalmente (*e rimesso anche se negativo al Servizio suddetto*) dai transiti di confine e dalle principali stazioni di diramazione, ed inoltre — (*ma soltanto ogni volta che vi arrivino carri*) — da tutte le stazioni di arrivo, servendo così anche come elenco di trasmissione dei Moduli *G*-167.

36. Le stazioni di diramazione obbligate alla compilazione e trasmissione *giornaliera* del Mod. *G*-90 sono quelle indicate nell'Allegato *B.*, distinte in tre gruppi: al 1° i transiti di confine; al 2° quelle stazioni che debbono iscrivere sul Mod. *G*-90 tutti i carri comunque in transito, anche senza cambiamento di treno; al 3° quelle che debbono iscrivere soltanto i carri da o per linee di diramazione.

37. Durante il periodo della vendemmia, per semplificare il lavoro di registrazione, le stazioni di *transito* restano esonerate dal segnare sul Mod. *G*-90 i carri di uva fresca per l'*interno*, *spediti colle condotte temporanee;* dovranno peraltro registrarvi tutti i carri diretti all'*estero* od ai *transiti di confine,* nonchè i carri spediti cogli appositi treni derrate. Invece le stazioni di arrivo debbono, anche in quel periodo, segnare sul Mod. *G*-90 *tutti i carri* il cui trasporto è disciplinato dalle presenti disposizioni.

38. Sul mod. *G*-90 debbono indicarsi (salvo le eccezioni precedenti) tutti i carri derrate che, a mente delle presenti disposizioni, debbono viaggiare con determinati itinerari, quindi

anche quelli che, per una qualsiasi ragione, fossero sprovvisti del mod. *G*-167, *facendo anzi di ciò speciale menzione.* È perciò necessario che il mod. *G*-90 non sia compilato colla sola spunta dei mod. *G*-167, sibbene rilevando *direttamente* dai documenti di scorta alle spedizioni, dalle etichette dei carri, od in qualsiasi altro simile modo, il fatto del transito o dell'arrivo dei carri derrate.

Nè dovrà essere omessa sul mod. *G*-90 la scritturazione di quei carri derrate che eventualmente si trovassero a transitare dalla stazione con treni diversi dagli itinerari stabiliti, essendo tanto più necessario conoscerli, per rintracciare le cause del mancato inoltro con le prescritte tradotte

39. Sul mod. *G*-90 deve riferirsi ogni mancanza, irregolarità od anormalità che riguarda i carri derrate, sia relativa ai ritardi subiti, sia relativa ai documenti che sono o dovrebbero essere a scorta dei carri.

Così su detto modulo dovrà ampiamente giustificarsi il mancato inoltro cogli itinerari prescritti; dovrà riferirsi sulle avarie (specificandole) che abbiano fatto ritardare l'inoltro del carro od abbiano causato trasbordo della merce, sia se avvenute nella propria stazione, o sia in stazioni precedenti non incaricate della compilazione del Mod. *G*-90, rilevandone il motivo dalle relative annotazioni praticate sui documenti di trasporto; ed in genere dovrà riferirsi ogni causa di ritardato inoltro.

Così pure dovrà riferirsi quando i carri giungono o partono privi dei relativi documenti di trasporto. In quest' ultimo caso, occorre far conoscere nel modo più preciso e particolareggiato da quali altri documenti sono scortati i carri, nonchè riferire le pratiche fatte, i risultati conseguitine e tutto quanto può essere necessario, per stabilire dove e da chi trattenuti i documenti originali, non omettendo naturalmente di provvedere al pronto inoltro del carro nei modi indicati al punto 31 del presente Ordine di Servizio. — Dovrà pure riferirsi quando la mancanza del duplicato ha pregiudicato il pronto inoltro del carro o la pronta consegna della merce.

40. In calce al ripetuto Mod. *G*-90 si dovrà infine indicare, nelle apposite finche, gli eventuali ritardi coi quali giunsero i treni degli itinerari; ciò, perchè sia possibile giudicare, all'occorrenza, se sia giustificato, o meno, il mancato inoltro dei carri derrate col treno coincidente.

41. Perchè poi tutte le stazioni incaricate della compilazione del Mod. *G*-90 possano tenere uniformità di sistema, sarà opportuno che il lavoro sia affidato alla gestione G. V.

Per facilitare la compilazione dell'elenco *G*-90 è stato istituito il registro-scartafaccio Mod. *G*-90-*a*, sul quale gli agenti della suindicata gestione potranno raccogliere direttamente i dati relativi ai carri derrate, da trascriversi poi sui Mod. *G*-90, che dovranno così essere la copia fedele dello scartafaccio.

Carri da utilizzarsi.

42. Il carico delle derrate deperibili deve farsi esclusivamente nei carri specialmente a ciò destinati, che sono quelli del gruppo 1° iscritti nella terza parte dell'elenco generale dei veicoli delle Ferrovie dello Stato, edizione 1908 (pagine da 47 a 50). Questi carri debbono pure essere adoperati per i trasporti di derrate anche non facilmente deperibili, dirette all'estero.

Pei trasporti di derrate per l'interno, potranno utilizzarsi carri di altri gruppi, purchè sempre adatti alla natura e rapidità del trasporto, avendo però cura che, pei trasporti destinati a percorrere linee acclivi, vengano il più possibile adoperati carri con freno.

43. Peraltro, essendo stabilito che i treni *GG, PP* e *BB* siano serviti da freno Westinghouse per tutto il loro viaggio, i carri, sia per l'interno che per l'estero, i quali debbono essere inoltrati con detti treni, per tutto o parte del percorso, dovranno essere muniti dell'apparecchio del freno Westinghouse, o quanto meno della relativa condotta: in caso di inadempienza le stazioni dovranno di volta in volta fornire giustificazioni sul foglio itinerario Mod. *G*-167 del carro.

Estendendosi ad altre condotte derrate, o a tutte, come è intendimento di fare, il funzionamento del freno Westinghouse, si dovrà naturalmente osservare quanto si è detto precedentemente per l'uso dei carri da caricarsi di derrate.

44. Si ricorda che — giusta le disposizioni in vigore — prima di consegnare ai mittenti carri per trasporto derrate, questi dovranno accuratamente essere visitati in ogni singola parte, per accertarsi che si trovino nelle condizioni dovute, sia

in riguardo alla natura del carico, sia alla pulizia ed eventualmente anche alla disinfezione.

45. Ove si tratti poi di derrate in destinazione dell'estero o di un transito di confine, la visita dovrà essere praticata da un verificatore, allo scopo di evitare in modo assoluto che, pel fatto di incompleta verifica, possano avvenire soste o trasbordi durante il percorso: ed a comprova della visita praticata, detto agente dovrà apporre il proprio timbro, la sua qualifica e firma a tergo del foglio itinerario Mod. *G*-167. Se la stazione mittente del trasporto non è sede di verificatori, quella che deve provvedere il carro, già visitato, lo invierà all'altra col Modello *G*-167 *vistato dal verificatore* e quest'ultima stazione compilerà il prescritto itinerario, per modo che il modulo vistato possa scortare il trasporto fino al transito di confine.

La mancanza del visto del verificatore sarà in ogni modo sempre addebitata alla stazione mittente.

46. Detta stazione dovrà inoltre accertarsi sempre che le boccole del carro sieno completamente riempite di olio.

47. Nei casi in cui un carro derrate debba scartarsi dal treno per avaria, o forte riscaldo, la stazione ove l'anormalità si verifica, deve, nel più breve tempo possibile, farlo visitare da un verificatore od, in mancanza, da un macchinista, per giudicare se convenga o meno — a scanso di ritardi nell'inoltro — provvedere subito al trasbordo della merce in altro carro adatto, da inoltrarsi immancabilmente colla successiva tradotta, giustificando la cosa sul Mod. *G*-167.

Carico massimo dei carri.

48. Il carico dei carri derrate potrà oltrepassare i due terzi della portata e perciò nell'orario dei treni destinati al trasporto di quei carri dovrà inserirsi opportuna annotazione richiamante a non superare la velocità stabilita dall'O. S. n. 6-1907 (veggasi all'allegato *A* del detto Ordine di Servizio, la prima avvertenza della colonna 5 del prospetto).

Va fatta eccezione per i carri destinati a viaggiare con treni diretti o sussidiari ai diretti, come il 58-*A* e 728-*A*, pei quali resta ferma la limitazione del carico ai due terzi della portata.

ALLEGATO *A*.

Etichette menzionate al punto 29 del presente Ordine di Servizio.

Mod. *G* – 279 A	di color	**Bianco**	da Villa S. G. (o Napoli) e stradale				a Torino e Modane.
» *G* – 279 B	»	**Rosa**	»	»	»		a Domodossola.
» *G* – 279 C	»	**Verde**	»	»	»		a Luino.
» *G* – 279 D	»	**Cremisi**	»	»	»		a Milano e Chiasso.
» *G* – 279 E	»	**Giallo-chiaro**	» (o Napoli, o Brindisi) e stradale				ad Ala.
» *G* – 279 F	»	**Celeste**	»	»	»		a Pontebba.
» *G* – 279 G	»	**Grigio-perla**	»	»	»		a Cormons.
» *G* – 279 H	»	**Arancio**	dal Veneto (compreso il Friuli) e stradale				a Milano, Chiasso, Modane, Domodossola e Luino.
» *G* – 279 I	»	**Cenere**	da Brindisi (o Taranto) e stradale				a Milano e Chiasso.

ALLEGATO B.

Stazioni incaricate della compilazione giornaliera del modulo G. 90.

a) **Transiti di confine:**

(i quali oltre i carri derrate diretti all'estero, dovranno comprendere anche quelli in arrivo e colà destinati, sia pure per la rispedizione).

Ala
Chiasso
Cormons
Domodossola
Luino
Modane
Pontebba
Ventimiglia

b) **Stazioni più importanti di diramazione:**

Alessandria
Bologna
Cancello
Foggia
Messina C.
Milano C.
Napoli C.
Pisa C.
Potenza
Reggio C. C.
Roma Tuscolana
Sampierdarena C.
Taranto
Torino P. N.
Torino Smistamento
Verona P. V. (esclusa però per i carri transitanti con lo stesso treno).
Villa S. Giovanni

c) **Stazioni intermedie per una linea principale, ma che sono di diramazione per le altre:**

Airasca	da e	per la	diramazione di	Cuneo.
Asti	»	»	»	Acqui, di Castagnole e di Mortara
Bari	»	»	»	Taranto
Battipaglia	»	»	»	Potenza
Benevento	»	»	»	Campobasso e di Avellino
Bergamo	»	»	»	Seregno e di Treviglio
Bussoleno	»	»	»	Susa
Caianello	»	»	»	Isernia
Casarsa	»	»	»	Spilimbergo
Caserta	»	»	»	Foggia e di Torre A. Centrale
Castellamm. A.	»	»	»	Sulmona
Castelbolognese	»	»	»	Ravenna
Chivasso	»	»	»	Aosta e di Casale
Codogno	»	»	»	Mantova e di Pavia
Cremona	»	»	»	Brescia e di Treviglio
Dossobuono	per i trasporti non toccanti			Verona P. Vescovo
Faenza	da e	per la	diramazione di	Firenze
Falconara	»	»	»	Terni
Ferrara	»	»	»	Bologna
Firenze S. M. N.	»	»	»	Livorno e di Faenza
Firenze C. M.	»	»	»	Faenza e di Bologna (via Rifredi)

Genova P. P. per i trasporti in arrivo col 1710 od eventualmente in transito coi treni viaggiatori
Mantova da e per la diramazione di Monselice e di Codogno
Mercato S. Sev. » » » Avellino
Mestre da e per tutte le linee, esclusi però i carri transitanti con lo stesso treno
Metaponto da e per la diramazione di Potenza
Modena » » » Verona
Mortara » » » Asti
Napoli Porto per i trasporti destinati all'imbarco.
Nocera da e per la diramazione di Codola.
Novara » » » Varallo, di Alessandria e di Domodossola.
Novi Centrale per i trasporti transitanti con treni merci G. V. (non toccanti S. Bovo) da e per le linee di Alessandria, di Milano, di Piacenza e di Genova
Novi S. Bovo da e per la linea di Alessandria, di Milano, di Piacenza e di Genova
Padova da e per la diramazione di Verona e di Bassano
Parma » » » Spezia e di Brescia
Piacenza » » » Alessandria
Pistoia » » » Livorno
Portocivitanova » » » Fabriano
Rifredi da e per il Raccordo di Campo Marte
Rimini da e per la diramazione di Ferrara
Rogoredo per i trasporti da e per Milano Porta Romana
Rovigo da e per la diramazione di Verona e di Chioggia
Salerno » » » Napoli
Santhià » » » Arona
Sarzana » » » Parma
Savona Letimbro » » » S. Giuseppe di Cairo
Sparanise » » » Gaeta-Elena
S. Giovanni a Ted. » » » Napoli Porto
Torre Annunziata C. » » » Caserta, di Gragnano e di Torre A. M.
Treviglio » » » Bergamo
Treviso » » » Belluno, di Vicenza e di Motta di Livenza
Udine » » » Cormons
Vercelli » » » Pavia e di Alessandria
Vicenza » » » Treviso e di Schio

Ordine di Servizio N. 73. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 38-1909).

A datare dal 5 marzo 1909, nella tariffa diretta italo-germanica, Parte II-*B*, sono da apportarsi le seguenti varianti ed aggiunte:

Pag. 294, 374, 497, 535, 560 (16° Supplemento) e 454 (17° Supplemento):

Biebrich Mosbach), che col 20° Supplemento cambiò il nome in « *Biebrich Hauptbhf* », assume ora il nuovo nome di « *Biebrich West* ».

Biebrich Rheinbhf, che col 20° Supplemento modificò il nome in « *Biebrich Ost* », riprende il precedente nome di « *Biebrich Rheinbhf* ».

Pag. 374. Per la nuova stazione di *Biebrich West* sono attivati i seguenti prezzi speciali, da introdursi sotto i prezzi normali della tariffa speciale I-*b*, riportando appiedi della pagina la relativa nota:

		Tariffa speciale I *b*
Biebrich *West*	Pino	2,90 (6)
	Chiasso	3,15 (6)
	Peri	2,64 (6)

« (6) Prezzo applicabile soltanto alle storte di terra refrattaria o di terra cotta, in destinazione dell'Italia ».

Ordine di Servizio N. 74. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Servizio italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 54-1909).

Colla data del 10 Marzo 1909, verrà aperta all'esercizio la nuova stazione di Bruxelles (Exposition), appartenente alle Ferrovie Belghe dello Stato, con l'applicazione degli stessi prezzi stabiliti per la stazione di Bruxelles (local).

A pagina 91 della tariffa diretta italo-belga (via Gottardo) saranno da introdursi le seguenti indicazioni, riportando appiedi della pagina stessa la nota relativa:

Rete	Stazione belga	Stazione menzionata in tariffa, i cui prezzi sono applicabili
E	Bruxelles (Exposition) (14)	Bruxelles (local)

(14) Ammessa al servizio per i soli trasporti a vagone completo.

Con effetto dal 15 Marzo 1909, la stazione di Montignies (formation) Raccordement du Roctiau verrà ammessa alla tariffa eccezionale pei carboni, con l'applicazione dei seguenti prezzi per quintale:

		Distanze	Prezzi per quintale a	b	c
Montignies (formation) Raccordement du Roctiau	Pino . . .	868	2,45	2,29	2,26
	Chiasso . .	912	2,58	2,41	2,38

Il nome di detta stazione colle relative indicazioni, dovrà pertanto annotarsi a pag. 221 della citata tariffa diretta italo-belga, e nell'elenco delle stazioni a pag. 97 di contro al nome della stazione di « Montignies (formation) Raccordement », introdottovi col 3° Supplemento, sarà da esporsi l'asterisco « (*) », quale richiamo alla nota « *Stazione fornita di prezzi diretti soltanto pei carboni* », che già figura in calce a questa ultima pagina.

Ordine di Servizio N. 75. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Anormalità riscontrate nei trasporti di generi di privativa.

(Vedi Ordine di Servizio N. 380-1908)

Il Ministero delle Finanze ha segnalato che talune stazioni si rifiutano di rilasciare copia del processo verbale di accer-

tamento di danni nelle spedizioni di generi di privativa, agli incaricati del trasporto extra-ferrovia.

A togliere ogni incertezza al riguardo si prescrive che, a richiesta, una copia del processo verbale mod. *H*–100 deve essere rilasciata ai rappresentanti regolarmente accreditati dal Ministero, sempre quando abbiano sottoscritto il verbale medesimo e ritirata la merce.

Ordine di Servizio N. 76. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2. 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Servizio Italo-Belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 74-1909).

Col 1° marzo 1909 la stazione di Tamise è stata ammessa alla tariffa eccezionale N. 23 del servizio diretto italo-belga (via Gottardo), con l'applicazione dei seguenti prezzi per quintale:

Tariffa eccezionale N. 23

		a	*b*	*c*	*d*	*e*	*f*	*g*	*h*	*i*	*k*
Tamise	Pino	4. 88	4. 81	—	3. 62	3. 40	—	3. 18	2. 59	2. 52	2. 49
	Chiasso . .	5. 15	5. 08	—	3. 81	3. 59	—	3. 37	2. 73	2. 65	2. 62

Di contro al nome della stazione di Tamise, a pag. 209 della citata tariffa diretta italo-belga, saranno pertanto annotati a mano, nelle colonne della eccezionale 23, i prezzi sopra indicati.

Circolare N. 14. (SERVIZIO VII).

Elenco delle carte che si spediscono alla Gestione copertoni, attrezzi e statistica in Bologna.

All'intento di regolare la spedizione giornaliera, da parte delle stazioni, alla Gestione Copertoni, Attrezzi e Statistica in Bologna, delle carte e della corrispondenza relative ai copertoni, agli attrezzi di carico ed agli attrezzi per trasporti militari, vengono istituiti il Mod. *G*-65: « *Elenco delle carte che si spedi scono alla Gestione Copertoni, Attrezzi e Statistica in Bologna* » e la fascia-indirizzo: Mod. *G*-66.

La corrispondenza e le carte tutte da inviarsi alla predetta gestione, dovranno quindi essere indicate nel precitato elenco Mod. *G*-65 a norma di quanto esso richiede, e racchiuse nella fascia Mod. *G*-66. Quando una stazione non abbia carte da spedire invierà, sotto fascia, alla Gestione, il Mod. *G*-65 negativo.

Le Divisioni e le Sezioni di Movimento e Traffico provvederanno che dalle dipendenti stazioni i detti moduli *G*-65 e *G*-66 siano compresi negli elenchi Mod. *F*-150 agli effetti della fornitura quadrimestrale; le stazioni intanto dovranno richiedere, nei modi prescritti, ai Magazzini Stampati, la prima fornitura dei moduli stessi per il trimestre aprile-giugno 1909.

Circolare N. 15. (SERVIZIO X).

Distribuito agli agenti delle classi 3, 8, 9, 26, 27, 28, 29 e 31

Sigle per indicare le visite periodiche e la verifica della tara dei veicoli.

(Vedi circolari n. 3 e 5-1907 del Servizio X e 60-1908).

In seguito ai cambiamenti avvenuti nelle circoscrizioni dei Compartimenti di Milano e Firenze, si rende necessario modificare le sigle distintive di alcune Ditte autorizzate ad eseguire le visite periodiche e la verifica della tara dei veicoli, e preci-

samente quelle delle Ditte « Officine Meccaniche Reggiane » di Reggio Emilia « Officine Meccaniche Reggiane (già Clemente Nobili) » di Bologna, e « Fabbrica e riparazione veicoli e tramvie (F. E. R. V. E. T.) » di Bologna, le quali ora non si trovano più nella circoscrizione del Compartimento di Milano ma in quella del Compartimento di Firenze.

Le sigle delle tre Ditte citate si stabiliscono pertanto in avvenire come segue:

Officine Meccaniche Reggiane – Reggio Emilia – F. (*Rg*).

Officine Meccaniche Reggiane (già Clemente Nobili) - Bologna – F. (*Nb*).

Fabbrica e riparazione veicoli e tramvie (F. E. R. V. E. T.) - Bologna - F. (*F. Bl*).

e corrispondentemente deve intendersi modificato l'Elenco inserito nella Circolare N. 60-1908 aggiungendo le Ditte medesime nella parte che riguarda il Compartimento di Firenze e stralciandole dalla parte che riguarda il Compartimento di Milano.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 9.v (SERVIZIO VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 11, 26, 27, 28, 29, 34

Restituzione carri noleggiati.

(Vedi Ordine di Servizio N. 346-1908 e 5v-1909).

Con riferimento agli Ordini di Servizio 346-1908 e 5v-1909, comunico qui in calce i numeri dei carri ancora mancanti a completare la restituzione dei 1080 noleggiati alla « Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft » di Vienna.

Non posso a meno di rilevare, con rincrescimento, con quanta lentezza procede la restituzione di questi carri, e come molte stazioni, malgrado le raccomandazioni fatte, continuino ad utilizzare i carri stessi sia in servizio interno che cumulativo, invece di inviarli a *Mestre a vuoto* per la restituzione.

Analoghe irregolarità ho dovuto constatare nella restituzione dei carri Ludewig e Lange e dei 485 Auxiliaire, dei quali rimangono ancora a restituire rispettivamente 6 e 42, parimenti riportati in calce.

Rammentando infine che tali ritardi espongono l'Amministrazione al pagamento di forti penalità, interesso nuovamente tutto il personale a sollecitare, con ogni mezzo, l'invio dei carri in parola alle rispettive località di concentramento, seguendo le norme fissate dal citato Ordine di Servizio 346-1908, non senza avvertire che la multa di L. 5 finora applicata alle stazioni colpevoli di indebite utilizzazioni, potrà anche essere raddoppiata nei casi più gravi.

Carri della Ludewig e Lange, mancanti alla restituzione.

03345 - 03354 - 03418 - 03445 - 03616 - 03630.

Totale 6 carri.

Carri della Auxiliaire, mancanti alla restituzione.

01 - 04 - 06 - 09 - 042 - 058 - 0168 - 0170 - 0174 - 0176 - 0177 - 0179
0184 - 0191 - 01219 - 01228 - 01239 - 01242 - 01245 - 01256 - 01257 - 01260
01267 - 01298 - 01299 - 02012 - 02025 - 02043 - 02090 - 02131 - 03509 - 03512
24022 - 24106 - 24125 - 24143 - 24178.

Totale 37 carri.

Carri della Erste Eisenbahn, mancanti alla restituzione.

4003 - 4007 - 4008 - 4020 - 4024 - 4029 - 4037 - 4038 - 4046 - 4048 - 4056
4057 - 4059. - 4067 - 4073 - 4074 - 4105 - 4108 - 4109 - 4112 - 4113 - 4121
4127 - 4130 - 4144 - 4150 - 4158 - 4159 - 4161 - 4163 - 4165 - 4175 - 4192
4194 - 4198 - 4305 - 4316 - 4330 - 4344 - 4358 - 4359 - 4360 - 4362 - 4363
4365 - 4367 - 4368 - 4372 - 4387 - 4388 - 4390 - 4391 - 4393 - 4399 - 5001
5016 - 5022 - 5023 - 5107 - 5115 - 5119 - 5128 - 5130 - 5145 - 5150 - 5152
5171 - 5177 - 5180 - 5192 - 5332 - 5605 - 5608 - 5609 - 5610 - 5612 - 5619
5625 - 5628 - 5629 - 5631 - 5707 - 5709 - 5713 - 5718 - 5720 - 5723 - 5725
5726 - 5735 - 6015 - 6037 - 6111 - 6126 - 6135 - 6144 - 6146 - 6156 - 6164
6193 - 6203 - 6229 - 6245 - 6270 - 6306 - 6333 - 6356 - 6394 - 6538 - 6545
6557 - 6572 - 6596 - 6718 - 6724 - 6725 - 6737 - 6746 - 6810 - 6929 - 6935
6962.

Totale 122 carri.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ANNO II - N. 11.

18 MARZO 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, marzo 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

REGIO DECRETO *N. 106 del 31 gennaio 1909, che approva l'annessa convenzione per l'esercizio, da parte dello Stato, della ferrovia tra la stazione di Desenzano e il Lago di Garda* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il Nostro Decreto N. 211 del 23 aprile 1903 che approvò la convenzione per la concessione alla Società Anonima Impresa di Navigazione sul Lago di Garda, con sede a Milano, di costruire ed esercitare il tronco di ferrovia tra la stazione di Desenzano ed il Lago di Garda;

Visto l'articolo 6 della convenzione suddetta concernente l'impegno assunto dal Governo riguardo all'esercizio del tronco sopra indicato;

Visto l'articolo 1 della legge 7 luglio 1907, N. 429, che autorizza fra l'altro l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad assumere l'esercizio del tronco stesso;

Uditi il Consiglio di Stato ed il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta dei Nostri Ministri Segretari di Stato dei Lavori Pubblici e del Tesoro;

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

Art. 1.

E' approvata l'annessa convenzione in data 15 gennaio 1909 tra i Ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro per conto della Amministrazione dello Stato, ed il signor Comm Cesare Mangili, Senatore del Regno, nella qualità di rappresentante e manda-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, N. 59 dell'11 marzo 1909.

tario della Società anonima Impresa di Navigazione sul Lago di Garda, con sede in Milano, per l'esercizio da parte dello Stato, della ferrovia a vapore tra la stazione di Desenzano ed 1 Lago di Garda.

Art. 2.

Con l'approvazione della convenzione suddetta non si derogano in alcuna parte le disposizioni dell'atto di concessione 23 aprile 1903, N. 211.

Art. 3.

Il presente Decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta Ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 31 gennaio 1909.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
BERTOLINI.
CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli:* ORLANDO.

CONVENZIONE

per l'esercizio da parte dello Stato della ferrovia a vapore tra la stazione di Desenzano e il Lago di Garda.

Premesso:

Che, con Decreto Reale, n. 211 del 23 aprile 1903 fu approvata la convenzione del 20 stesso mese ed anno per la concessione all' Impresa di Navigazione sul Lago di Garda, della costruzione e dell'esercizio di un tronco di ferrovia a sezione normale con trazione a vapore tra la stazione di Desenzano ed il Lago di Garda;

che con l'articolo 6 di detta convenzione il Governo prese impegni di fare esercitare, a richiesta del concessionario, il tronco sopra indicato a tenore dell'articolo 3 del capitolato di esercizio per la Rete Adriatica annesso al contratto approvato con legge 27 aprile 1885, N. 3048;

che con l'articolo 1 della legge 7 luglio 1907, N. 429, l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato venne, tra altro, autorizzata ad assumere l'esercizio di detto tronco;

che l'Impresa di Navigazione sul Lago di Garda ha richiesto al Governo che, in base all' impegno preso con il surricordato articolo 6 della convenzione 20 aprile 1903, assuma a mezzo dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, l'esercizio del tronco di cui trattasi;

che il Governo ha acconsentito alla richiesta suddetta;

Tutto ciò premesso:

tra le LL. EE. il Comm. Avv. Pietro Bertolini, ministro dei Lavori Pubblici e Comm. Avv. Paolo Carcano, ministro del Tesoro, da una parte,

e dall'altra il Signor Comm. Cesare Mangili, presidente del Consiglio di Amministrazione dell' Impresa di Navigazione sul Lago di Garda, e da questo delegato a stipulare il presente atto, come da deliberazione del giorno 13 novembre 1908 che si allega per mezzo di estratto autentico,

si è convenuto, si conviene e si stipula quanto appresso :

Art. 1.

OGGETTO E DURATA DELLA CONVENZIONE.

L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato assumerà l'esercizio del tronco di ferrovia dalla stazione di Desenzano al Lago di Garda, a partire dal giorno in cui il Ministro dei Lavori Pubblici ne avrà autorizzata l'apertura e lo continuerà fino a cinque anni dopo quella data con le norme e le condizioni stabilite nella presente convenzione.

Se però la Società concessionaria domandasse almeno sei mesi prima della scadenza, la continuazione dell' esercizio, da parte dello Stato, la presente convenzione potrà essere prorogata senz'altro di anno in anno, oppure modificata con quelle varianti che le parti contraenti concreteranno d'accordo.

Art. 2.

CONSEGNA DELLA LINEA E SUE DIPENDENZE.

Verranno in tempo presi accordi fra la Società concessionaria e l'Amministrazione esercente per procedere in contraddittorio alla regolare consegna della linea e sue dipendenze, consegna che non potrà completarsi se non dopo il collaudo definitivo da parte del Ministero dei Lavori Pubblici a sensi dell'articolo 258 della legge sui Lavori Pubblici.

Art. 3.

MATERIALE ROTABILE E DI ESERCIZIO.

Secondo il disposto dell'articolo 71 del Capitolato d'esercizio della ex Rete Adriatica, il materiale rotabile e d'esercizio per la linea verrà fornito dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato alla quale il concessionario pagherà in corrispettivo, il canone annuo di lire 2650 (duemilaseicentocinquanta).

Art. 4.

ESERCIZIO DELLA LINEA.

L'esercizio del tronco di linea sarà regolato secondo le leggi vigenti e le norme della convenzione, che ha vigore in quanto non sia modificata dalla presente.

Il numero dei treni ed il loro orario sarà determinato dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, a suo esclusivo giudizio, in base alle prescrizioni contenute nell'articolo 21 della Convenzione per il servizio di navigazione sul Lago di Garda, approvata con la legge 3 marzo 1893, N. 125.

Per l'esecuzione del servizio sul tronco Desenzano-Lago di Garda, saranno adottati i regolamenti, le norme e le disposizioni che sono e saranno in vigore sulla Rete dello Stato.

Art. 5.

PRODOTTI E SPESE.

L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato riscuoterà tutti i prodotti del tronco di linea e la sovvenzione governativa e degli enti locali, che le saranno quindi direttamente corrisposte rispettivamente dal Ministero del Tesoro e dal Comune di Desenzano e dalla Provincia di Brescia.

L'Amministrazione stessa provvederà a tutte le spese di esercizio del tronco di linea, compresa quella di noli di carri merci di altre Amministrazioni in servizio cumulativo con la linea e preleverà a suo favore dai prodotti e dalle sovvenzioni le seguenti somme annuali:

a) il corrispettivo d'esercizio stabilito dall'art. 73 del Capitolato della ex Rete Adriatica e cioè lire 3000 (tremila) per chilometro virtuale di linea, più la metà dei prodotti lordi;

b) lire 2650 (duemilaseicentocinquanta) per interesse ed ammortamento dello importo del materiale rotabile e d'esercizio di cui all'ultimo capoverso dell'art. 3 della presente Convenzione.

Saranno inoltre a carico della Società concessionaria:

c) la somma annuale di lire 1400 (millequattrocento) per alimentare il fondo di riserva di cui all'art. 6°;

d) le spese per i lavori di completamento che il Governo credesse di ordinare all'atto del collaudo finale della linea, di cui all'art. 258 della legge 20 aprile 1865, n. 2218 (allegato ***F***);

e) le spese per i lavori in aumento patrimoniale.

Detti lavori saranno eseguiti dall'Amministrazione esercente la quale, previ gli accertamenti in contraddittorio, ne addebiterà le spese all' Impresa di Navigazione sul Lago di Garda, aumentandole del 10 % per compenso di spese di direzione e di sorveglianza.

La liquidazione di tutti i conti suddetti sarà eseguita ogni semestre e dovrà essere compiuta nel termine di tre mesi a decorrere dalla scadenza di ogni semestre. Per le verifiche dei prodotti e della liquidazione dei conti saranno presi accordi tra l'Amministrazione esercente e la Società concessionaria.

Il residuo attivo delle entrate sulle spese di cui ai comma *a*), *b*), *c*), *d*). *e*), del presente articolo, sarà versato dall'Amministrazione esercente alla Impresa di Navigazione sul Lago di Garda. Nel caso di residuo passivo quest'ultima lo rimborserà all'Amministrazione esercente.

Art 6.

Fondo di riserva.

E' istituito un fondo di riserva, per i lavori destinati a prevenire e riparare danni di forza maggiore, e per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento.

Tale fondo di riserva sarà alimentato dalla somma annua di lire 1400 (millequattrocento) a carico del concessionario, e da investirsi in titoli fruttiferi dello Stato o da esso garantiti.

La gestione di detto fondo sarà fatta dall'Amministrazione esercente, la quale ne preleverà quelle somme che occorreranno per eseguire i lavori che a suo esclusivo giudizio, si renderanno di volta in volta necessari. Le somme da porsi a carico del fondo di riserva saranno quelle effettivamente sostenute dall'Amministrazione esercente per eseguire i lavori di cui trattasi, aumentate del 10 % pel compenso di spese di direzione e di sorveglianza.

Il concessionario dovrà provvedere in proprio alle defi-

cienze che eventualmente si verificassero nel fondo di riserva in occasione dei lavori pei quali il fondo stesso è stato preordinato, mentre allo inverso gli avanzi eventuali del fondo, allo scadere della presente convenzione, apparterranno alla Impresa di Navigazione sul Lago di Garda.

Art. 7.

Tariffe e condizioni di trasporto.

L'Amministrazione esercente applicherà ai trasporti viaggiatori e merci le tariffe e le condizioni di trasporto che sono e saranno in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

Il concessionario consente inoltre che agli effetti di concessioni speciali a terzi per trasporti convenzionali la linea Desenzano-Lago di Garda sia considerata come facente parte alla Rete dello Stato.

Art. 8.

Riconsegna della linea.

Alla scadenza della presente Convenzione l'Amministrazione consegnerà alla Società concessionaria la linea e le sue dipendenze in istato da poter continuare un regolare e sicuro esercizio e ritirerà tutto il proprio personale e materiale addettovi.

Art. 9.

Controversie.

In caso di controversie fra le parti contraenti sulla interpretazione ed esecuzione della presente Convenzione si ricorrerà al giudizio di arbitri. Di essi due saranno nominati dalle parti, uno per ciascuna, ed il terzo sarà nominato dai due predetti o, in mancanza di accordo, dal Presidente della Corte di Appello di Roma.

Gli arbitri giudicheranno come amichevoli compositori. La sede del Collegio arbitrale sarà in Roma.

Art. 10.

DOMICILIO LEGALE

Agli effetti della presente Convenzione la Società concessionaria elegge il suo domicilio legale in Roma peresso l'Avvocato Carlo Scotti, e nel caso che tale domiciliatario venga a mancare, il domicilio eletto si intende tacitamente trasferito presso la cancelleria del Tribunale di Roma.

Art. 11.

TASSA DI REGISTRO.

La presente Convenzione è soggetta alla tassa fissa di lire 1.20, che, come tutte le altre spese del presente atto, è a carico della Società concessionaria.

Art. 12.

APPROVAZIONE DELLA CONVENZIONE.

La presente Convenzione impegnativa fino da oggi per la Società concessionaria, non sarà esecutiva se non quando sarà approvata con Decreto Reale, da presentarsi al Parlamento per la conversione in legge·

Fatta in Roma in doppio originale:

oggi 15 gennaio 1909.

Il Ministro dei Lavori Pubblici
BERTOLINI.

Il Ministro del Tesoro
CARCANO.

Il Presidente dell'Impresa di Navigazione sul Lago di Garda
CESARE MANGILI.

Ordine di Servizio N. 77. (SERVIZIO IV).

Indennità di trasferta agli agenti in servizio nei luoghi danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908.

(Vedi Ordine di Servizio n. 45-1909).

L'on. Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 18 febbraio 1909, ha deliberato, a modificazione ed in aggiunta ai provvedimenti, di cui l'Ordine di Servizio n. 45-1909 (Servizio IV), che sia corrisposta l'indennità intera di trasferta fino al 31 marzo 1909 per i giorni di servizio, a tutti indistintamente gli agenti che prestano servizio nei luoghi devastati dal terremoto e precisamente a Messina e sulla tratta Rosarno-Reggio Calabria-Melito Porto Salvo, comprese, sia che vi si trovassero al 28 dicembre 1908 sia che vi siano stati destinati posteriormente.

Ordine di Servizio N. 78. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Concessione speciale XIV.

(Vedi Ordine di Servizio N. 8-1905).

Nell'elenco delle Società Ginnastiche ammesse a fruire della Concessione speciale XIV (Ordine di Servizio N. 8-1905, si deve aggiungere — nel posto indicato dall'ordine alfabetico delle rispettive sedi — i seguenti indirizzi:

Società Ginnastica « Levanto »	Levanto.
Società Ginnastica « Italia »	Levanto.

Ordine di Servizio N. 79. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Campioni di merci.

(Vedi Istruzione N. 21 dell'ex Servizio IX e Ordine di Servizio N. 21-1908).

Siccome alcuni campioni inviati per esame al Servizio VIII, conforme il disposto dell'Ordine di Servizio N. 21-1909, sono andati smarriti, così per evitare il ripetersi di tale inconveniente, si prescrive di spedire raccomandati (Mod. *S*-75) i pacchi, le cassette, ecc., di piccole dimensioni e con lettera di porto in servizio a G. V. (Mod. verde *l*-112) quelli pesanti o voluminosi.

I colli dovranno poi portare scritto in modo chiaro l'indirizzo « Servizio VIII Commerciale e Controllo Prodotti », la qualità della merce ed il riferimento del rapporto, da spedirsi separatamente, nel quale le stazioni devono specificare il motivo dell'invio del campione.

Ordine di Servizio N. 80. (Servizio I).

Costituzione e funzionamento dell'Ufficio Legale per le linee del compartimento di Reggio Calabria.

Col giorno 1° aprile 1909 funzionerà, con sede provvisoria a Napoli, il nuovo Ufficio Legale per le linee del Compartimento di Reggio Calabria, istituito in forza dell'art. 2 del decreto reale N. 110 del 12 marzo 1908 (*Bollettino Ufficiale* n. 16-1908) e della legge 9 luglio 1908 n. 105 (*Bollettino Ufficiale* n. 31-1908).

Il detto Ufficio, alla diretta dipendenza del Servizio Centrale III, eserciterà nella circoscrizione di quella Direzione compartimentale, le attribuzioni devolute agli altri Uffici legali con gli stessi obblighi e le stesse facoltà previste dalle Norme per il Servizio Legale approvate coi RR. Decreti 10 maggio n. 280 e 2 agosto 1908, n. 483 (pubblicati nei *Bollettini Ufficiali* delle Ferrovie dello Stato, numeri 28 e 35 del 1908).

Sono ad esso applicabili tutte le disposizioni di massima contenute nell'Ordine di Servizio N. 22-1905 e per quanto riflette la contabilità ed i pagamenti si richiama l'altro Ordine di Servizio N. 192-1908.

A datare dal giorno 20 marzo 1909 tutti gli atti di indole contenziosa, tanto che riguardino contesti già insorti quanto se concernano questioni del tutto nuove e che vengono notificati ai Capi Stazione ed eventualmente ad altri agenti dipendenti dalla Direzione Compartimentale di Reggio, dovranno essere trasmessi all'Ufficio Legale suddetto coll'indirizzo: *Ufficio Legale per le linee Calabresi-Napoli.* Cesserà colla stessa data l'incarico provvisorio mantenuto coll'Ordine Generale N. 14-1908 all'Ufficio Compartimentale di Napoli, il quale farà la consegna dei Bollettari Mod. *B*-99 *bis*, non ancora usufruiti, al nuovo Ufficio, rimanendo poi a sua cura la regolarizzazione dei pagamenti già effettuati ed il trapasso graduale delle pratiche in corso. Darà notizia anche al competente ufficio di Ragioneria dell'ultimo Mod. *B*-99 *bis* staccato.

La dirigenza dell'Ufficio Legale per la Direzione Compartimentale di Reggio Calabria è affidata all'Ispettore Capo Signor Avv. Roberto BELTRAMINI.

Ordine di Servizio N. 81. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Linea Cerignola stazione-Cerignola città.

(Vedi Ordine di Servizio N. 35-1909).

In dipendenza della legge 9 luglio 1908, N. 418, sui provvedimenti per le pensioni e per il trattamento del personale delle Ferrovie dello Stato, gli aumenti di tassa, stabiliti dall'art. 22 della legge 29 marzo 1900, N. 101, sono da intendersi estesi anche alle sovratasse ed ai prezzi dovuti per il percorso Cerignola stazione-Cerignola città.

Nell'Allegato al presente Ordine di Servizio si indicano pertanto le sovratasse ed i prezzi da applicarsi per il detto percorso, in sostituzione di quelli di cui all'Ordine di Servizio N. 72-1907 ed alle pubblicazioni fatte dalle cessate Società.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 81 – 1909.

Sovratasse e prezzi da applicarsi per il percorso Cerignola stazione - Cerignola città.

Sovratasse pel trasporto dei viaggiatori, bagagli e cani.

Viaggiatori ordinari	Biglietti di corsa semplice	1ª classe	L. 1.05
		2ª »	» 0.60
		3ª »	» 0.35
	Biglietti di andata e ritorno	1ª »	» 2.10
		2ª »	» 1.20
		3ª »	» 0.70
Bagagli	Prezzo per quintale indivisibile		» 0.58
Cani	Prezzo per ogni capo		» 0.1624
	Sovratassa minima per spedizione		» 0.70
Viaggiatori a tariffa ridotta	Concessioni speciali A, B, C.	1ª classe	L. 0.55
		2ª »	» 0.40
		3ª »	» 0.25
	Militari	1ª »	» 0.25
		2ª »	» 0.15
		3ª »	» 0.15
Bagagli a tariffa ridotta	Prezzo per tonnellata, divisibile di 10 in 10 chilogrammi		» 1.624

Prezzi dei biglietti d'abbonamento per la linea Cerignola stazione – Cerignola città.

CLASSI	un anno	6 mesi	4 mesi	3 mesi	45 giorni	un mese
			Lire			
1ª classe	206.50	114.85	85.10	63.80	57.45	38.30
2ª »	148.50	81.20	63.45	47.60	42.80	28.55
3ª »	103.25	59.20	44.90	33.65	30.35	20.20

Sovratasse pel trasporto del numerario, carte valori e oggetti preziosi e delle merci a G. V., P. V. acc. e P. V. ordinaria.

Numerario, carte valori e oggetti preziosi	Prezzo per ogni L. 500 indivisibili	L. 0.0122
	Sovratassa minima per spedizione	» 0.70
Merci a grande velocità.	Prezzo per quintale indivisibile	» 0.464
Derrate alimentari . . .	A grande velocità – Prezzo per quintale indivisibile	» 0.464
	A piccola velocità acc. - Prezzo per quintale indivisibile	» 0.103
Uva a vagone completo .	A piccola velocità acc. - Prezzo per quintale indivisibile	» 0.103
Merci a piccola velocità.	Prezzo per quintale indivisibile	» 0.103
Neve a vagone completo.	Prezzo per tonnellata indivisibile.	» 0.928

Sovratasse pel trasporto del bestiame.

CLASSI		Bestiame cavallino	Bestiame bovino, suino, ovino
		Prezzo per capo	
1ª classe . . .	Spedizione di 1 capo . . . . L.	1.0815	0.9373
	» » 2 capi . . . . »	0.6489	0.5408
	» » 3 » . . . . »	0.5768	0.5047
	» » 4 » . . . . »	0.5408	0.4687
	» » 5 » . . . . »	0.5047	0.4326
	» » 6 » ed oltre . . . »	0.4687	0.3966
2ª classe . . .	Spedizione di 1 capo . . . . L.	1.0815	0.9373
	» » 2 capi . . . . »	0.5768	0.5047
	» » 3 » . . . . »	0.4687	0.4326
	» » 4 » . . . . »	0.4326	0.3966
	» » 5 » . . . . »	0.3966	0.3605
	» » 6 » ed oltre . . . »	0.3605	0.3245
3ª classe	. . . . L.		0.15862
4ª »	. . . . »		0.08652
5ª »	. . . . »		0.04326

Avvertenze — *a*) Al bestiame cavallino trasportato in vagoni-scuderia si applicano i prezzi stabiliti in appresso.

b) Le spedizioni miste di bestiame di 1ª o 2ª classe si tassano in base ai prezzi della classe rispettiva corrispondenti alla quantità totale dei capi che compongono le singole spedizioni.

c) Il prezzo minimo per ogni spedizione, anche mista, di bestiame di 3ª, 4ª e 5ª classe, è stabilito in L. 0.9373; questo prezzo non è applicabile alle spedizioni miste con bestiame delle due prime classi.

Se pel trasporto del bestiame fosse richiesto dal mittente l'uso esclusivo di un vagone, si applica la tariffa per capo, ma il prezzo non potrà essere inferiore ai minimi seguenti:

SPEDIZIONE			
di un capo di bestiame	di due o più capi caricati nello stesso vagone		
prezzo minimo per vagone			
		Vagoni da 8 tonnellate	Vagoni da 12 tonnellate
L. 1.8025	Bestiame cavallino . . . . . . L.	3.0282	3.7492
	» bovino, suino, ovino . . »	2.7398	3.4[illegible]8
Avvertenza. — Per ogni spedizione o vagone è dovuto inoltre il diritto fisso di L. 1.03.			

Cavalli in vagoni-scuderia.

SPEDIZIONE		
di un cavallo	di due cavalli	di tre o quattro cava
	caricati nello stesso vagone	
prezzo per capo e per chilometro		
L. 2.2736	L. 1.7864	L. 1.4616
Avvertenza. — Per ogni spedizione o vagone è dovuto il diritto fisso di L. 1.16.		

L'Amministrazione fornisce i vagoni-scuderia nei limiti consentiti dalle esigenze del servizio.

Sovratasse pel trasporto dei veicoli.

QUALITÀ		Grande velocità		Piccola velocità	
		Prezzo per veicolo	Diritto fisso per veicolo	Prezzo per veicolo	Diritto fisso per veicolo
Veicoli da tramvia, omnibus, diligenze, breaks e simili vetture pesanti, con più di due sedili oltre a quello del conduttore (*d*) L.		4.872	3.48	2.884	2.06
Carrozze a quattro ruote con uno o due sedili oltre a quello del conduttore, furgoni con coupè e carri funebri.	Per 1 veicolo . . . . »	3.654	3.48	2.5235	2.06
	» 2 veicoli caric. nello stesso vagone »	2.842	3.48	1.8025	2.06
	» 3 » » » »	2.436	3.48	1.442	2.06
Carrozze a due ruote con uno o due sedili.	Per 1 veicolo . . . . »	3.248	3.48	2.163	2.06
	» 2 veicoli caric. nello stesso vagone »	2.436	3.48	1.442	2.06
	» 3 » » » »	2.03	3.48	1.0815	2.06
Furgoni da merci senza coupè, carri a 4 ruote per uso stradale e rurale, scale Porta a 4 ruote e pompe a mano a 4 ruote.	Per 1 veicolo . . . . »	3.248	2.32	2.163	1.545
	» 2 veicoli caric. nello stesso vagone »	2.436	2.32	1.442	1.545
	» 3 » » » »	2.03	2.32	1.0815	1.545
Biroccini, sedioli, vagonetti da sterro e carri a due ruote per uso stradale e rurale, scale Porta e pompe a mano a due ruote (*d*).	Per 1 veicolo . . . . »	2.842	2.32	1.8025	1.545
	» 2 veicoli caric. nello stesso vagone »	2.03	2.32	1.0815	1.545
	» 3 » » » »	1.624	2.32	0.8652	1.545
Carrozze e vagoni per ferrovie e tramvia	Circolanti sulle proprie ruote . . . . »	2.436	—	1.442	—
Locomotive fino a 24 tonnellate .		8.932	—	6.489	—
Id. oltre 24 » .		13.804	—	10.094	—
Tenders separati		5.684	—	3.605	—
Gru ferroviarie montate o smontate, circolanti sulle proprie ruote (*e*) . . . . »		—	—	2.163	—

Avvertenze — *a*) Il diritto fisso comprende il carico, lo scarico e la spesa di stazione.

b) La prima untura delle locomotive, tenders, carrozze e vagoni si fa a cura e spese del mittente; può anche farsi in partenza dall'Amministrazione, contro il rimborso della relativa spesa.

c) Le locomotive caricate sui vagoni si trasportano a grande velocità od a piccola velocità con l'applicazione delle tariffe rispettive.

d) Sotto la voce veicoli da tramvia devono intendersi comprese non solo le vetture per passeggieri, ma ogni specie di veicoli chiusi ed aperti per merci, bagagli, ecc., e sotto la voce vagonetti da sterro, quelli che per la loro struttura non possono servire ad altro uso che ai trasporti per sterramento.

e) Per le gru ferroviarie, montate o smontate, circolanti sulle proprie ruote e spedite a piccola velocità, si applica inoltre la tassa di L. 1.8025 per vagone, qualora il trasporto (da ammettersi soltanto a piccola velocità) esiga l'aggiunta di vagoni di scorta.

Se pel trasporto di qualche veicolo occorresse l'impiego di due vagoni congiunti, si applicherà due volte la sovratassa ed una sola volta il diritto fisso.

Se una spedizione fosse composta di più veicoli di diverse specie, si applicheranno bensì le sovratasse corrispondenti a ciascuna delle diverse specie di veicoli, ma computate rispettivamente in base al prezzo unitario stabilito per il totale dei veicoli effettivamente caricati sopra ogni vagone.

Le merci contenute nei veicoli sono tassate a peso in base alle rispettive tariffe, secondo che il trasporto abbia luogo a grande od a piccola velocità.

Sovratasse pel trasporto dei feretri e delle casse mortuarie.

QUALITA'		Prezzo — Lire	Diritto fisso — Lire
Feretri	PER FERETRO	3.248	3.48
Id. sopra carri mortuari e particolari . .	PER CARRO	4.872	3.48
Ceneri mortuarie, ossa o parti di cadaveri, racchiusi in anfore od urne incassate . . .	PER CASSA	0.812	1.16

Sovratasse pei trasporti a piccola velocità ordinaria in carri congiunti e per l'effettuazione di treni speciali.

Trasporti a piccola velocità ordinaria in carri congiunti lire 0,206 per quintale indivisibile

Effettuazione di treni speciali { prezzo e condizioni di cui l'articolo 6 delle tariffe e condizioni pei trasporti sulle strade ferrate approvate con la legge n. 3048 serie 3ª del 27 aprile 1885.

Ordine di Servizio N. 82. (Servizi VII e XI).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Apertura all'esercizio del tronco Desenzano-Desenzano Lago.

(V. R. Decreto n. 106 del 31 gennaio 1909).

Col giorno 22 marzo 1909 verrà aperto al pubblico servizio il tronco di linea Desenzano-Desenzano Lago, di cui è concessionaria l'Impresa di Navigazione sul Lago di Garda, e dallo stesso giorno l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ne assumerà l'esercizio in relazione all'art. 1 della legge 7 luglio 1907 n. 429 ed in base alla Convenzione stipulata con la suddetta Impresa.

Detto tronco, a semplice binario, della lunghezza di metri 3746.76 tra gli assi dei fabbricati viaggiatori delle stazioni estreme, si stacca dalla linea Milano-Venezia, a metri 232 dall'asse del fabbricato viaggiatori di Desenzano verso Venezia, e si sviluppa a destra di detta linea, che poi attraversa in corrispondenza al Km. 110 + 274 mediante sottopassaggio, unica opera d'arte importante del tronco, mettendo capo alla stazione di Desenzano Lago.

Il nuovo tronco ha pendenze variabili dal minimo del 2 al massimo del 21 per mille, e curve con raggio minimo di metri 250.

I passaggi a livello sono in numero di dieci, dei quali due sono situati nella stazione di Desenzano Lago ed i rimanenti lungo la linea.

La stazione di Desenzano Lago che trovasi in orizzontale e per una parte in curva di raggio 200, è munita dei seguenti impianti:

fabbricato viaggiatori a sinistra nel senso Desenzano-Desenzano Lago;

tre binari per il servizio viaggiatori e merci e due tratti di binario per ricovero del materiale;

magazzino merci e piano caricatore coperto con carico di fianco;

stadera a ponte della portata di 30 tonnellate;

ufficio telegrafico incluso nel circuito 1002 con la chiamata *DL*.

A protezione della stazione di Desenzano venne impiantato sul nuovo tronco alla progressiva Km. 0 + 411 ed alla sinistra dei treni in arrivo un segnale a disco, preceduto da dischetto fisso di rallentamento, pure a sinistra dei treni in arrivo ed alla progressiva Km. 0 + 611. Inoltre, in dipendenza dell'innesto della nuova linea, il disco — lato Venezia — della stazione di Desenzano, verrà spostato dalla sua posizione attuale (Km. 109 + 969) al Km. 110 + 335.

L'esercizio del tronco verrà effettuato con le norme stabilite dalla legge 30 giugno 1906, art. 11, per i tratti con passaggio a livello permanentemente aperti.

La stazione di Desenzano Lago è abilitata al servizio viaggiatori, bagagli, cani, nonchè al servizio merci G. V., P. V. A. e P. V. ordinaria, veicoli e bestiame.

Nei riguardi dell'esercizio, dell'eseguimento e della tassazione dei trasporti, tanto in servizio interno, quanto cumulativo italiano e di corrispondenza, e dell'esecuzione del servizio in genere, il tronco Desenzano-Desenzano Lago deve considerarsi come facente parte della Rete dello Stato e quindi su di esso devono essere applicati i regolamenti, le istruzioni, le norme, gli ordini di servizio, le circolari, ecc., nonchè le tariffe e condizioni pei trasporti che sono e saranno in vigore sulle Ferrovie dello Stato, tutte le concessioni speciali contenute nel fascicolo: « *Concessioni speciali* » ed il *Regolamento pei trasporti militari* in ogni loro prescrizione di tariffa e modalità presenti e future.

La distanza tassabile del tronco è di Km. 4 come all'unita tabella polimetrica.

Le stazioni della Rete formeranno la propria distanza per la nuova stazione di Desenzano Lago, cumulando, agli effetti della tassazione, la distanza fino a Desenzano con la distanza suindicata.

La stazione di Desenzano Lago, con la relativa distanza e l'indicazione dell'instradamento stabilito per Desenzano, dovrà

essere inscritta nel libretto delle distanze tenuto da ogni stazione.

Per il computo dei prezzi dei biglietti di abbonamento ordinari, il tronco Desenzano-Desenzano Lago è da considerars linea di 2ª categoria.

I tagliandi dei biglietti combinabili interni ed internazionali per e da Desenzano e quelli per l'intera Rete, non comprendono il tratto fra Desenzano e Desenzano Lago, e conseguentemente i viaggiatori muniti di tali biglietti che intendono effettuare in ferrovia il tratto stesso, devono essere assoggettati al pagamento del relativo prezzo a tariffa ordinaria.

I bagagli in servizio cumulativo col Lago di Garda devono essere registrati sempre per il transito di Desenzano Lago, computando la quota ferroviaria in base alla distanza per e da Desenzano Lago.

Coll'apertura del tronco, lo scambio dei trasporti in servizio di corrispondenza coll'Impresa di Navigazione sul Lago di Garda; avrà luogo alla stazione di Desenzano Lago; per conseguenza la tassazione e il carteggio di detti trasporti saranno fatti da o per Desenzano Lago.

La stazione di Desenzano Lago, relativamente alla tenuta delle gestioni ed alla registrazione e scritturazione dei trasporti, dovrà attenersi alle disposizioni contenute nelle *Istruzioni* 6, 21, e 22-1907 dell'ex Servizio IX, nonchè alle particolari disposizioni che potrà ricevere dai competenti Controlli.

Per il versamento degli introiti riceverà istruzioni dal Servizio II.

Il nuovo tronco dipenderà dalla Direzione Compartimentale di Milano e per il servizio Movimento e Traffico è aggregato al 3° Riparto (Brescia) della 2ª Sezione di Movimento e Traffico, pel servizio della Trazione e Materiale alla Sezione di Brescia; pel servizio Mantenimento e Sorveglianza, alla Sezione di Verona Ovest e per il servizio Sanitario all'Ufficio Sanitario Compartimentale di Milano.

Nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione Luglio 1908) » aggiungere:

a pag. 37 fra le stazioni di Desenzano e Desio;

Desenzano Lago **	Milano-Venezia	Milano (Sez. Milano II)	Brescia	—	V	B	G	A	O	V	B	S	—	—	—	—	1	30	—

alla pagina stessa sopprimere i due asterischi di fianco al nome della stazione di Desenzano;

alla pagina 226 fra le stazioni di Desenzano e Desio, aggiungere la stazione di Desenzano Lago colla relativa distanza e via da seguirsi;

alla pagina 124 inserire la nuova tabella (32-*bis*):

(32bis) Desenzano-Desenzano Lago.

Desenzano	
4	Desenzano Lago

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ANNO II - N. 12.

25 MARZO 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali:

Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata:*

Per memoria.

Roma, marzo 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-73.

Errata-Corrige.

Ordine di Servizio N. 80-1909 (**Boll. 11**) a pag. 207 quinta riga invece di « *20 marzo 1909* » leggasi: « ***1° aprile 1909*** ».

Appendice N. 2 all'Ordine generale N. 13-1908 (SERVIZIO I).

Modificazioni provvisorie nella circoscrizione delle Sezioni di mantenimento nel compartimento di Palermo.

A partire dal 1° aprile 1909 verrà ricostituita la Sezione mantenimento di Messina con sede *provvisoria* a Palermo e con la circoscrizione seguente:

Bivio Fiume Torto (escluso) - *Messina* (compresa) e *diramazione al porto di Messina*.

Alla medesima Sezione sono pure affidati i lavori relativi alle invasature per i ferry-boats di Reggio e Villa S. Giovanni.

Di tale Sezione farà parte un riparto distaccato con residenza a Messina e con giurisdizione sulla linea dalla stazione di Rometta (compresa) a Messina, sulla diramazione al porto e sulle invasature dei ferry-boats di Reggio e di Villa S. Giovanni.

In conseguenza le circoscrizioni delle esistenti Sezioni di Palermo e di Catania vengono *provvisoriamente* modificate come segue:

— la Sezione di Palermo cede a quella di Messina il tronco Bivio Fiume Torto (escluso) - Cefalù (compresa);

— la Sezione di Catania riceve da quella di Messina il tronco Catania (esclusa) - Messina (esclusa).

Approvata dal Consiglio di Ammin., nell'adunanza del 24 marzo 1909.

Appendice N. 2 all'Ordine Generale N. 17-1908 (SERVIZIO I).

Modificazioni nelle circoscrizioni delle Divisioni, Sezioni e Riparti di Trazione e Materiale in alcuni Compartimenti.

In base alla facoltà accordata dal R. Decreto N. 110 del 12 marzo 1908 (Art. 1°), ed allo scopo di meglio sistemare, secondo le esigenze dell'esercizio, il Servizio di Trazione e Materiale sulle linee Calabresi e su alcune altre dei Compartimenti di Napoli, Ancona e Roma, si stabilisce che con decorrenza 1° aprile 1909 le circoscrizioni delle Divisioni, Sezioni e Riparti di Trazione e Materiale indicate nell'Ordine Generale N. 17-1908 e nell'Appendice N. 1 allo stesso Ordine Generale, siano modificate, pei detti Compartimenti, come dal seguente prospetto.

Approvata dal Consiglio d'Ammin. nella seduta del 24 marzo 1909.

Divisioni	Sezioni	Riparti	Depositi con dotazione di locomotive	LIMITI DELLE SEZIONI E RIPARTI	Officine	*Osservazioni*
Roma	(1)	—	Roma Ter. Roma Tus. Civitavecchia, Terni e Tivoli.	Roma–Chiusi (*e*); Attigliano–Viterbo; Orte–Terni; Roma–Cassino; Roma-Grosseto (*e*); Palo–Ladispoli; P. Galera-Fiumicino; Ciampino-Cecchina-Velletri; Segni–Velletri–Terracina; Ciampino-Frascati; Roma-Avezzano; Avezzano–Roccasecca.	Roma	(1) Per i depositi e le linee di questo gruppo, la Divisione Trazione e Materiale assume direttamente le funzioni assegnate alle Sezioni.
	—	Sulmona	Sulmona e Antrodoco.	Avezzano (*e*)-Sulmona–Pescara (*e*); Sulmona–Isernia–Caianello (*e*); Sulmona–Terni (*e*).		
Ancona	(2)	—	Ancona, Rimini, Castellammare A.	Ferrara (*e*)–Rimini; Castelbolognese–Ravenna; Lugo–Lavezzola; Bologna (*e*)–Ancona; Ancona–Foggia (*e*); Ascoli–P. d'Ascoli; Giulianova–Teramo.	Rimini	(2) Per i depositi e le linee di questo gruppo, la Divisione Trazione e Materiale assume direttamente le funzioni assegnate alle Sezioni.
	—	Foligno	Foligno e Fabriano	Falconara (*e*)–Foligno–Terni (*e*); Foligno–Terontola (*e*); Fabriano–Urbino; Albacina–Portocivitanova (*e*).		
Napoli	Napoli	—	Napoli, Benevento, Avellino.	Napoli–Cassino (*e*); Sparanise–Gaeta; Napoli–Nocera (*e*); Cancello–Torre Annunziata–Gragnano; Napoli–Benevento; Telese Cerreto – Telese Bagni; Benevento-Avellino-Cancello; Codola–Nocera (*e*); Avellino–Rocchetta (*e*).		
	Foggia	—	Foggia, Barletta, Campobasso	Foggia–Benevento (*e*); Foggia–Lucera; Foggia–Manfredonia; Cervaro–Potenza (*e*); Rocchetta–Spinazzola; Foggia–Barletta; Barletta–Spinazzola; Cerignola–Cerignola Città; Ofantino–Margherita di S.; Termoli (*e*)–Benevento (*e*); B. Bosco Redole–Carpinone (*e*).	Pietrarsa, Granili, Foggia, Taranto e Napoli.	

Divisioni	Sezioni	Riparti	Depositi con dotazione di locomotive	LIMITI DELLE SEZIONI E RIPARTI	Officine	Osservazioni
Segue **Napoli**	Bari	—	Bari, Brindisi, Lecce e Taranto	Barletta (*e*)-Bari-Taranto; Spinazzola (*e*)-Gioia del Colle; Bari-Gallipoli; Zollino-Otranto; Taranto-Brindisi; Francavilla-Lecce; Novoli-Nardò; Taranto-Metaponto-Potenza (*e*); Metaponto-Sibari (*e*).	Pietrarsa, Granili, Foggia, Taranto e Napoli.	
Reggio Calabria		Salerno	Salerno, Paola (in costruzione)	Nocera-Salerno-Potenza; Sicignano-Lagonegro; Salerno-S. Eufemia (*e*); Mercato S. Severino-Salerno.		(1) Per le linee di questo gruppo, la diretta sorveglianza sul servizio di trazione è affidata in via provvisoria ad un ingegnere sovraintendente con residenza a Catanzaro M.
		(1)	Catanzaro M. Cosenza	Sibari-Cosenza-Pietrafitta; Sibari-Catanzaro M.; Catanzaro M.-S. Eufemia.		(2) Per le linee di questo gruppo, la diretta sorveglianza sul servizio di trazione è affidata in via provvisoria ad un ingegnere sovraintendente con residenza a Reggio Cal.
		(2)	Reggio Cal.	Catanzaro M. (*e*)-Reggio C.; S. Eufemia (*e*)-Reggio C.		

Ordine di Servizio N. 83. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2. 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Tariffa locale N 217 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 248-1908)

Col 1° aprile 1909 la tariffa locale N. 217 P. V. serie *B*, sarà estesa ai trasporti di « calci idrauliche e cementi » in partenza dalla stazione di *Portovecchio di Piombino* ed in destinazione degli scali di *Genova P. C.* (*pei Magazzini Generali*), *S. Benigno Calate*, *S. Limbania Calate*, *Savona Marittima* e *Venezia Marittima* con i prezzi rispettivamente di L. 9,3731, L. 10.6235 e L. 14.0339 per tonnellata.

In conseguenza, nella serie B della tariffa locale predetta prima dell'indicazione della stazione di *Reggio Emilia* dovrà essere inscritta quella di *Portovecchio di Piombino* e tale indicazione ed i prezzi di cui sopra dovranno essere aggiunti nella tabella della serie anzidetta.

Ordine di Servizio N. 84. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Trasporti per conto delle Società Cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari.

(Vedi Ordine di Servizio N. 236-1908)

La nuova Società cooperativa ferroviaria di consumo, testè costituitasi a Bussoleno fra gli agenti ferroviari, è stata ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle Società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e condizioni stabilite dal Regolamento, di cui l'Ordine di Servizio N. 25–1901 (ex Rete Adriatica) e l'Istruzione N. 12-1901 (ex Rete Mediterranea).

Ad ogni buon fine si aggiunge che l'altra Società di Bussoleno, precedentemente ammessa al godimento della concessione, ha da tempo cessato il suo esercizio.

Ordine di servizio N. 85. (Servizio VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Soppressione del Raddoppio di Torre Foro e apertura all'esercizio della stazione di Tollo Canosa-Sannita.

Dal 26 marzo 1909 viene soppresso il raddoppio di *Torre Foro,* sulla linea Bologna-Gallipoli, fra le stazioni di Francavilla a Mare ed Ortona, ed aperta, in sua vece, all'esercizio la stazione di *Tollo Canosa-Sannita.*

La nuova stazione è munita dei seguenti impianti:

— fabbricato viaggiatori: al Km. 364+358.05 a destra nel senso da Castellammare Adriatico a Foggia;

— binari di corsa: due, compresi fra le progressive Km. 364+008 e Km. 364+663.95 corrispondenti alla punta dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 563;

— piano caricatore con carico di fianco con relativo binario tronco allacciato alla prima linea;

— segnali di protezione: due dischi di seconda categoria situati entrambi a destra rispetto ai treni in arrivo ed alle distanze dall'asse del F. V. di m. 1144 quello verso Francavilla a Mare e di m. 1108 quello verso Ortona;

— ufficio telegrafico incluso nel circuito n. 1627 *bis* con chiamata T. O.

La stazione medesima viene abilitata ai trasporti, in servizio interno e cumulativo italiano, di viaggiatori, bagagli, cani, merci a grande velocità, piccola velocità ordinaria ed accelerata nonchè dei veicoli e bestiame.

Nell'allegato al presente Ordine di Servizio sono indicate le aggiunte da apportarsi nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione 1° luglio 1908), nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche e nelle altre pubblicazioni.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 85 - 1909.

Nel Volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (Ediz. 1° luglio 1908) praticare le seguenti aggiunte:

a pag. 98, fra Tolentino e Tombolo inserire:

Tollo Canosa-Sannita	Ancona-Foggia	Ancona	Chieti	75	F	B	G	A	O	F	B	S	—	—	F	—	—	—	—	—

a pagina 145, aggiungere nella tabella (75) Ancona Foggia, fra le stazioni di Francavilla a Mare ed Ortona, la stazione di Tollo Canosa-Sannita con le seguenti distanze:

STAZIONI	Km.	STAZIONI	Km.	STAZIONI	Km.
Ancona	161	Tortoreto Nereto	63	Casalbordino	35
Varano	155	Tortoreto Spiaggia	60	Lebba	41
Aspio	151	Giulianova	53	Vasto	49
Osimo Castelfidardo	146	Monte pagano Rosburgo	43	S. Salvo	56
Loreto	137	Atri Mutignano	34	Montenero	63
Porto Recanati	133	Silvi	28	Termoli	76
Potenza Picena	124	Montesilvano	22	Campomarino	•82
Porto Civitanova	118	Castellammare Adriatico	15	Chieuti Serracapriola	93
S. Elpidio a mare	112	Pescara	14	Ripalta	103
Porto S. Giorgio	103	Francavilla a mare	6	Poggio Imperiale	118
Pedaso	92	Ortona	8	Apricena	123
Cupramarittima	84	S. Vito Lanciano	14	S. Severo	134
Grottammare	81	Fossacesia	23	Motta di Foggia	148
Sambenedetto del Tronto	76	Torino di Sangro	27	Foggia	162
Porto d'Ascoli	72				

a pagina 236, fra Tolentino e Tombolo inserire:

Tollo Canosa-Sannita	141.29.15	733	747

1) Per le aggiunte sui prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni merci ed in quelli da valere per l'applicazione della tariffa differenziale *A*) per i trasporti di viaggiatori e tariffa differenziale per i trasporti di bagagli, le stazioni continentali si regoleranno come appresso:

a) Le stazioni della linea Ancona-Foggia rileveranno la propria distanza per la nuova stazione di Tollo Canosa-Sannita dalla tabella (75) Ancona-Foggia già completata delle indicazioni di cui sopra;

b) Le stazioni che per quelle di Francavilla a Mare ed Ortona hanno le distanze computate sulla via più breve comprendente, in tutto od in parte, la linea Ancona-Castellammare Andriatico, formeranno la distanza per la nuova stazione di Tollo Canosa-Sannita aggiungendo Km. 5 alla distanza che attualmente risulta per Francavilla a Mare nei prontuari predetti, ad eccezione delle stazioni situate sulla linea Giulianova-Teramo che aggiungeranno, invece, Km. 6;

c) Le stazioni che per quelle di Francavilla a Mare ed Ortona hanno la distanza computata sulla linea Sulmona-Pescara, formeranno la distanza per la nuova stazione aggiungendo Km. 6 alla distanza che attualmente risulta per Francavilla a Mare;

d) Le stazioni che per quelle di Ortona e di Francavilla a Mare hanno le distanze stabilite in transito di Foggia formeranno la distanza per la nuova stazione aggiungendo Km. 7 alla distanza che attualmente risulta per Ortona;

e) Le stazioni che per quelle di Ortona e Francavilla a Mare hanno le distanze stabilite sulla linea Campobasso-Termoli, formeranno la distanza per la nuova stazione aggiungendo Km. 8 alla distanza di Ortona;

f) Le rimanenti stazioni della Rete che per la stazione di Francavilla a Mare hanno segnata una via diversa da quella indicata per Ortona, formeranno la distanza per la nuova stazione aggiungendo, rispettivamente, Km. 6 alla distanza di Francavilla a Mare, ovvero Km. 8 alla distanza di Ortona, scegliendo, poi, quella che resulta più breve.

La via da esporsi per i precedenti comma *b*) *c*) *d*) *e*) ed *f*), e per il comma *a*) sarà quella indicata per la stazione che avrà servito a formare la distanza più breve.

2) Le stazioni del Compartimento di Palermo per le aggiunte nei prontuari in uso nelle diverse gestioni si regoleranno come appresso:

a) Per i prontuari manoscritti delle distanze chilometriche da valere per l'applicazione della tariffa differeziale *A*) per i trasporti di viaggiatori e della tariffa differenziale per i trasporti di bagagli, formeranno la distanza per la nuova stazione seguendo le modalità indicate nel precedente comma *e*), punto 1°, per le stazioni continentali;

b) Nella seconda parte del « Prontuario delle distanze da Reggio Calabria Porto e da Villa S. Giovanni, ecc. (Ediz. luglio 1902) » inseriranno, nelle sedi opportune, le indicazioni seguenti:

Rete	STAZIONE	VIA	Distanza chilometrica da	
			Reggio Calabria porto	Villa S. Giovanni
S	Tollo Canosa-Sannita	94.109.113.78.99.	747*	733*

*Distanza complessiva da inserirsi nella colonna intestata « Totale ».

Ordine di Servizio N. 86. (SERVIZIO VIII)

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Abbonamenti speciali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 55-1907)

A partire dal 1° aprile 1909 verranno poste in distribuzione le seguenti nuove Serie di biglietti di abbonamento speciali:

Serie XVII (comprendente tutto l'itinerario della Serie II *bis*, più la linea Parma-Bologna-Firenze-Roma e fornita a tutte le stazioni ed agenzie ammesse alla vendita della Serie II *bis*.

Validità		Prezzi:						
Validità	30 giorni	Prezzi:	1ª cl. L.	230,	2ª cl. L.	160	3ª cl. L.	100
»	3 mesi	»	»	590	»	400	»	240
»	1 anno	»	»	1570	»	1100	»	700
»	1 anno (1)	»	»	2100	»	1470	»	940

Serie XVIII (comprendente tutto l'itinerario della Serie XII, più la linea Palermo-Marsala-Trapani e fornita a tutte le stazioni ed agenzie ammesse alla vendita della Serie XII).

Validità	30 giorni	Prezzi:	1ª cl. L.	210	2ª cl. L.	145	3ª cl. L.	95
»	1 anno	»	»	1415	»	990	»	630
»	1 anno (1)	»	»	1885	»	1320	»	840

Serie XIX (comprendente tutto l'itinerario della Serie XIII, più la linea Palermo-Marsala-Trapani e fornita a tutte le stazioni ed agenzie ammesse alla vendita della Serie XIII).

Validità	7 giorni	Prezzi:	1ª cl. L.	60	2ª cl.	45	3ª cl. L.	30
»	15 »	»	»	90	»	65	»	45
»	30 »	»	»	120	»	95	»	65
»	3 mesi	»	»	295	»	235	»	165
»	6 »	»	»	530	»	435	»	270
»	1 anno	»	»	815	»	625	»	400
»	1 anno (1)	»	»	1085	»	825	»	530

Dalla stessa data viene aggiunta la periodicità trimestrale agli abbonamenti speciali della Serie VIII, come segue:

Validità 3 mesi. Prezzi: 1ª cl. L. 410, 2ª cl. L. 280, 3ª cl. 165.

Tutte queste aggiunte verranno comprese in una prossima appendice alle Tariffe e condizioni, e frattanto si dovrà completare a mano l'allegato 6-A praticando altresì opportune aggiunte all'allegato *B* dell'Ordine di Servizio N. 55-1907.

(1) Per due persone della stessa Ditta.

Ordine di Servizio N. 87. (Servizi VII e XI).

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 9, 14, 15, 16, 17, 30, 33 del Compartimento di Torino

Attivazione del doppio binario sul tratto Mortara-Novara della linea Alessandria-Arona.

(Vedi Ordine di Servizio N. 13-1907 della Direzione Compartimentale di Torino).

Dalle ore 12 del 2 aprile 1909 si attiverà il servizio a doppio binario sul tratto Mortara-Novara della linea Alessandria-Arona, facendosi luogo in pari tempo ai sotto indicati spostamenti di segnali a disco:

BORGO LAVEZZARO - lato { Mortara, dal Km. 47 + 622 al Km. 47 + 392.
Vespolate, dal Km. 49 + 500,90 al Km. 49 + 815

venendo quindi a trovarsi rispettivamente a m. 1224 a m. 1199 dall'asse del F. V.

VESPOLATE - lato . . . . . . { Borgo Lavezzaro, dal Km. 51 + 946 al Km. 51 + 797.
Garbagna, dal Km. 54 + 025.21 al Km. 54 + 213.

e cioè rispettivamente a m. 1199 e m. 1217 dall'asse del F. V.

GARBAGNA - lato . . . . . . { Vespolate, dal Km. 55 + 335 al Km. 55 + 810.
Novara, dal Km. 58 + 419 al Km. 57 + 810.

ossia a m. 1000 dall'asse del F. V.

NOVARA - lato Garbagna, dal K. 63+683.60 al Km. 63+405 distante dall'asse del F. V. m. 1624.

La stazione di Vespolate è provvista di un binario per le precedenze dei treni nei due sensi della capacità di 54 veicoli.

Dalla data suddetta cesserà di funzionare il telegrafo impiantato — come dall'Ordine di Servizio 13-1907 della Direzione Compartimentale di Torino — provvisoriamente a Garbagna che tornerà ad essere Casa Cantoniera anche per gli effetti del servizio movimento.

La Divisione interessata provvederà all'occorrente modificazione dell'orario attuale per coordinarlo al nuovo servizio.

Ordine di Servizio N. 88. (Sevizio VIII)

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gesti oni

---

Tariffa eccezionale N. 1007 P. V.

(Vedi Istruzione N. 14-1905 ex R. M.)

Dal 1° aprile 1909, la Tariffa eccezionale N. 1007 P. V. sarà estesa ai trasporti di piriti in partenza dalla stazione di Ivrea.

Per conseguenza, nella intestazione della detta tariffa, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Circolare N. 16. (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5,
ed al personale delle gestioni

Modificazioni al Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, *edizione gennaio 1907.*

(Vedi Ordine di Servizio N. 1-1909)

Col passaggio della linea Brescia-Iseo-Edolo alla Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie, la stazione di Iseo non fa più parte della Rete dello Stato e il servizio del trasporto a domicilio alla stazione stessa viene effettuato per cura di quella Società. Pertanto alla pagina 19 del *Prontuario Tariffe pei trasporti a domicilio*, edizione gennaio 1907, va cancellata la detta stazione con i relativi prezzi.

Circolare N. 17. (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, ed al personale delle gestioni

---

Apertura delle agenzie di città di Francavilla Fontana, Mazzara del Vallo, Mestre e Pistoia.

A datare dal 1° aprile 1909 verranno aperte le Agenzie di Città di Mazzara del Vallo e di Pistoia e il servizio di presa e consegna a domicilio, finora limitato per la prima ai soli pacchi ferroviali e per la seconda alle merci a G. V., verrà esteso a tutti indistintamente i trasporti, siano a G. V. che a P. V.

Con la stessa data verranno istituite le Agenzie di Città di Francavilla Fontana e Mestre e sarà attivato il relativo servizio di presa e consegna a domicilio tra tali stazioni e i comuni omonimi.

I relativi prezzi sono indicati nell'allegato prospetto e dovranno riportarsi nelle sedi opportune del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907. Analoghe aggiunte dovranno anche farsi alla colonna 14 del Prontuario Generale delle distanze chilometriche, edizione luglio 1908, parte prima, alle pagine 41, 54, 55 e 71 e cioè di contro ai nomi delle stazioni di Mazzara del Vallo e Pistoia si dovrà aggiungere la lettera *P*, e a quelli delle stazioni di Francavilla Fontana, e Mestre si dovranno indicare le lettere *C. P.*

Circolare N. 18. (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, ed al personale delle gestioni

---

Chiusura dell'Agenzia di Città di Melfi.

(Vedi Circolare 216-1908).

Con la data del 31 marzo 1909 cesserà di funzionare il servizio dei trasporti a domicilio nella stazione di Melfi e verrà chiusa, di conseguenza, quell'Agenzia di città.

Si dovranno pertanto depennare le indicazioni relative alla pagina 21 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Aggiunte e modificazioni

al Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio

nelle pagine 15, 20, 21, 23 e 30 aggiungere alle sedi opportune le seguenti indicazioni:

Località	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
	Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di		NUMERARIO e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
	presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni Lire Mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

(*) Francavilla Fontana . . .	0.15	—	0.05	0.25	0.20	0.45	0.25	0.15	0.45	0.10	0.20	
(*) Mazzara del Vallo . . .	0.15	—	0.25	0.15	0.35	0.35	0.20	0.35	0.35	0.30	0.25	
(*) Mestre	0.15	—	—	—	0.50	0.60	0.25	0.10	0.50	0.25	0.25	
(*) Pistoia	0.15	—	0.10	0.20	0.40	0.80	0.20	0.30	0.80	0.15	0.30	

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO II - 1909

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4,00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . . . „ 8,00

ANNO II - N. 13.

1° APRILE 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, aprile 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Errata-Corrige.

Ordine di Servizio N. 82-1909 (Boll. II) a pag. 215 settima riga dopo le parole: « per e da Desenzano », aggiungere: *nonchè i biglietti di abbonamento speciali interessanti la stazione di Desenzano.*

Ordine di Servizio N. 89. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Tariffa locale N. 216 P. V.

Col 1° aprile 1909 la Tariffa locale N. 216 P. V. è stata estesa ai trasporti di *zolfo in cannelli, in polvere, in pani od in pezzi, ecc.*, in partenza dalla stazione di *S. Arcangelo di Romagna.*

Per conseguenza nelle serie *A* e *B* della Tariffa locale predetta dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna l'indicazione della nominata stazione di *S. Arcangelo di Romagna.*

Ordine di Servizio N. 90. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5,
ed al personale delle gestioni

Estensione della Tariffa militare ai trasporti di merci effettuati per conto della R. Guardia di Finanza.

(Vedi Ordine di Servizio N. 76-1908).

A complemento delle disposizioni emanate con l'Ordine di Servizio N. 76-1908 relativamente ai viaggi delle persone, al trasporto del bagaglio e delle masserizie dei componenti il Corpo della R Guardia di Finanza, si avverte che i prezzi stabiliti dal Regolamento pei trasporti militari (Edizione 1903), sono pure estesi alle spedizioni di merci effettuate nell'interesse del detto Corpo.

La concessione è ammessa sotto l'osservanza delle stesse norme previste dal suddetto Regolamento, e si intende limitata ai soli trasporti in servizio interno.

Per fruire del prezzo ridotto occorre quindi che venga pre-

sentata, insieme agli ordinari documenti di trasporto, la richiesta di spedizione Modello C (parte 3ª) che però nella parte superiore dovrà portare l'indicazione a stampa « R. Guardia di Finanza ».

Come pei trasporti militari propriamente detti, il prezzo di trasporto, le tasse ed i diritti accessori si pagheranno, di massima, alla stazione di partenza, in quanto non si tratti di diritti che debbano essere applicati e pagati in arrivo.

Ordine di Servizio N. 91. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Tariffa locale interna sicula N. 220 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 30-1908).

Dal 1° aprile 1909 la tariffa locale interna sicula N. 220 P.V. è estesa ai trasporti di *pietra, calce viva, ecc.* in partenza dalle stazioni di *Siracusa stazione* e *Siracusa Porto.*

Nell'intestazione della detta tariffa deve pertanto essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione delle nominate stazioni.

Ordine di Servizio N. 92. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni

Servizio diretto " franco-italo-austro-russo „ *via Ventimiglia-Pontebba* per viaggiatori e bagagli e spedizioni di fiori freschi.

Col *1° aprile 1909* viene attivata una nuova tariffa per il trasporto dei viaggiatori, dei bagagli e dei fiori freschi in servizio diretto fra stazioni italiane e francesi da una parte e stazioni austriache e russe dall'altra, via Ventimiglia-Pontebba, tariffa che sostituisce quella diramata per il servizio stesso

sotto la data 1-14 novembre 1904, nonchè il relativo fascicolo di « Varianti ai prezzi » del 1° novembre 1906.

Il servizio di cui trattasi si effettua, sul percorso fra *Cannes* e *Pietroburgo*, col treno di lusso Cannes-Nizza-Vienna-Pietroburgo e viceversa (N. V., V. N.) colle norme al riguardo contenute nelle *Istruzioni per il servizio dei treni di lusso* allegate all'Ordine di Servizio N. 12-1908; e sul percorso fra Vienna e Podwoloczyska ed oltre coi treni diretti ed ordinari.

A conferma ed a complemento di quanto è detto, a proposito di questo servizio diretto, nelle precitate Istruzioni pei treni di lusso, si danno qui le norme e le condizioni che regolano il servizio stesso.

Le corrispondenze dirette che figurano nella nuova tariffa per il trasporto rispettivamente dei viaggiatori e dei bagagli e per quello dei fiori freschi, risultano dal quadro allegato al presente.

Biglietti. — I biglietti sono speciali di sola 1ª classe, di color giallo in forma di libretto a tagliandi, con riga rossa attraversante longitudinalmente la copertina e coll'intestazione: *Expresszug-Treno di lusso-Train de luxe.*

Per essere tenuti validi debbono portare, sulla copertina e sui tagliandi, il timbro a secco dell'Amministrazione distributrice e quello a fori della stazione di partenza indicante la data di emissione.

Quelli distribuiti dalle stazioni russe portano l'indicazione della data secondo il calendario « Giuliano » (vecchio stile), il quale ritarda di 13 giorni sul nostro (nuovo stile).

I biglietti hanno la validità di 30 giorni, non prorogabile, e consentono fermate intermedie senza formalità nella seguente misura:

in *Italia*, una volta per i viaggi di percorrenza italiana fino a 300 km.; due volte per quelli di percorrenza da 301 a 600 km. e tre volte per quelli di percorrenza oltre i 600 km.; il numero di tali fermate è, del resto, indicato sul tagliando afferente alla percorrenza italiana;

in *Austria*, nelle stazioni estreme del percorso dei relativi tagliandi;

in *Russia*, nelle stazioni di transito da una ad altra ferrovia. Sulle linee francesi, austriache e russe, il viaggio può essere

inoltre interrotto anche in tutte le altre stazioni servite dai treni, purchè il viaggiatore abbia cura di far praticare, all'arrivo nella stazione di fermata, apposito *visto* sul biglietto.

I possessori dei biglietti di 1ª classe valevoli per i treni ordinari in servizio diretto fra le stazioni italiane e francesi da una parte e Vienna dall'altra possono approfittare del treno di lusso Cannes-Pietroburgo dietro pagamento al personale ferroviario di un supplemento di prezzo, che rimane ora fissato in Fr. 4,70, anzichè in Fr. 6 come in passato.

I viaggiatori muniti di biglietto di 1ª classe per Vienna, che volessero proseguire oltre Vienna in IIª classe possono acquistare già in Italia il relativo biglietto di IIª classe presso le Agenzie della Compagnia delle vetture a letti.

I ragazzi di età inferiore ai tre anni sono trasportati gratuitamente, purchè non occupino un posto di viaggiatore e siano accompagnati da persona adulta; quelli di età superiore sono trasportati in base ai regolamenti in vigore presso le singole Amministrazioni interessate, *perchè non si distribuiscono biglietti a tariffa ridotta per questo servizio diretto.* Per quanto riguarda la sopratassa W. L. vale ciò che è detto, a proposito dei ragazzi, nel punto VIII delle citate Istruzioni per il servizio dei treni di lusso.

Bagagli. — La registrazione diretta dei bagagli è ammessa per le stesse corrispondenze per le quali si distribuiscono i biglietti diretti nel servizio di cui trattasi.

Le stazioni possono registrare direttamente i bagagli per le stazioni ammesse oltre Vienna anche quando il viaggiatore presenta un biglietto speciale di 1ª classe del servizio diretto per il percorso fino a Vienna ed un biglietto di IIª classe per il percorso oltre Vienna.

E' accordata una franchigia di bagaglio solamente sulle ferrovie francesi (30 kg.) e sulle ferrovie russe (20 kg.) per ogni biglietto presentato all'atto della registrazione.

Per le spedizioni dirette a Vienna (ed anche a Granica, Lemberg, Woloczyska e Czernowitz, qualora si attivasse pure dall'Italia la corrispondenza per queste ultime stazioni) vale il foglio di via in uso per i servizi internazionali.

Per le spedizioni dirette alle stazioni russe (Bjelostok, Charkow, Dwinsk, Kiew, Lodz, Odessa, Pskow, Pietroburgo, Var-

savia e Wilna) devesi usare un modulo speciale redatto nelle diverse lingue dei paesi attraversati. Tale modulo, da staccarsi da un bollettario apposito per ciascuna corrispondenza, consta: della *matrice* che vien trattenuta nella stazione e che resta annessa al detto bollettario, di una sezione detta *scontrino* da rilasciarsi al viaggiatore e di altra sezione costituente il *foglio di via* che accompagna la spedizione e che è da consegnarsi all' uopo al conduttore del treno.

Essendo, come si è detto, il modulo in parola esclusivo per ciascuna corrispondenza, sullo stesso trovasi già stampata l'indicazione della stazione di partenza e di destinazione e quella dell'istradamento.

Al modulo stesso vanno poi annesse speciali *etichette* da applicare sui colli, che portano corrispondenti indicazioni

Sul percorso italiano i bagagli sono trasportati in consegna ai conduttori ferroviari, ma alle manipolazioni occorrenti per la visita doganale ecc devono provvedere gli Agenti della Compagnia delle vetture a letti.

In corrispettivo di tali prestazioni e delle spese richieste dalla visita doganale, che viene effettuata durante la corsa dei treni, deve riscuotersi, oltre alla tassa di trasporto, una sovra tassa di Fr. 1 per ogni spedizione diretta in Austria, od in Francia e di Fr. 2 per ogni spedizione diretta in Russia.

Tale sovratassa deve figurare sulle diverse sezioni del modulo di spedizione coll'indicazione « sovratassa visita doganale ».

E' da aver presente che i documenti che scortano le spedizioni di bagaglio provenienti dalla Russia sono datati secondo il calendario Giuliano in arretrato, come si è detto per i biglietti, di 13 giorni sul nostro.

Fiori freschi. — Le stazioni francesi ed italiane dalle quali si possono effettuare le spedizioni di fiori freschi col treno di lusso N. V. e quelle austriache e russe di destinazione trovansi indicate in calce al quadro allegato al presente Ordine di Servizio.

Si riportano qui, per norma, le disposizioni contenute a proposito di tali trasporti nella parte XI delle sopraricordate « *Istruzioni per il servizio dei treni di lusso* »:

Le spedizioni sono da carteggiarsi coi documenti stabiliti

per la registrazione dei bagagli rispettivamente per l'Austria e per la Russia, secondo che siano destinate all'uno o all'altro paese.

I trasporti vengono consegnati alla stazione di partenza da un apposito agente della Compagnia delle vetture a letti, il quale, oltre a ritirare dalla Stazione stessa gli scontrini, contro pagamento delle relative tasse, presenta già compilato un elenco di consegna che deve essergli restituito firmato e completato coll' indicazione degli importi pagati.

I colli vengono poi dagli Agenti della stazione consegnati al conduttore della Compagnia delle vetture a letti, il quale rilascia ricevuta, come praticasi pei bagagli dai conduttori ferroviari

Le stazioni italiane ammesse al detto servizio, uniformandosi alle Norme contabili, devono eseguire le scritturazioni sopra apposito bollettario apponendo, tanto sulla matrice quanto sulle sezioni, la indicazione « Fiori freschi ».

Le spedizioni debbono essere inscritte separatamente sul resoconto dopo quelle dei bagagli, sotto una rubrica da intitolarsi « Fiori freschi spediti col treno N. V. ».

L'addebitamento del montare complessivo delle tasse deve aver luogo mediante scritturazione nel quadro esterno del resoconto sopra una riga in bianco colla suaccennata indicazione.

Resta inteso che, a norma dell'art. 10 delle vigenti tariffe, non sono ammesse spedizioni composte di colli appartenenti a diversi mittenti, oppure dirette a diversi destinatari.

Servizio diretto fra stazioni italiane e francesi da una parte e stazioni austriache e russe dall'altra parte — *via Pontebba*

Corrispondenze dirette per viaggiatori e bagagli.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Bjelostok	Charkow	Czernowitz	Dwinsk	Granica	Kiew	Lemberg	Lodz	Odessa	Pskow	Pietroburgo (St. Petersburg)	Podwoloczyska	Varsavia (Warschau)	Vienna (Wien)	Wilna	Woloczyska
Alassio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	—	*	*	—	—
Bordighera . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	—	*	*	—	—
Beaulieu	*	—	*	*	*	—	*	*	—	*	*	—	*	*	*	—
Cannes	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*(1)	*	*	*	*(2)
Genova P. P. .	*	—	—	*	*(1)	—	*(1)	*	—	*	*	—	*	*	*	—
Milano C. . . .	*	*	—	*	*(1)	*	*(1)	*	*	*	*	—	*	*	*	—
Mentone	*	—	*	*	*	—	*	*	—	*	*	—	*	*	*	—
Montecarlo . . .	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*(1)	*	*	*	*(2)
Nizza	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*(1)	*	*	*	*(2)
Ospedaletti . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	—	*	*	—	—
S. Remo	*	—	*(1)	*	*(1)	—	*(1)	*	—	*	*	—	*	*	*	—
Venezia	*	*	—	*	*(1)	*	*(1)	*	*	*	*	*(1)	*	*	*	—
Verona P. V. .	*	—	—	*	*(1)	—	*(1)	*	—	*	*	—	*	*	*	—
Ventimiglia. . .	*	—	—	*	*(1)	—	*(1)	*	—	*	*	—	*	*	*	—

* Biglietti diretti e registrazione diretta del bagaglio.
(1) Nel solo senso *dall'* Austria.
(2) Nel solo senso *dalla* Francia.

Trasporti di fiori freschi.

Le spedizioni di fiori freschi si possono effettuare da tutte le stazioni francesi di fermata del treno di lusso N. V. e dalle stazioni di Ventimiglia, Bordighera, Ospedaletti, S. Remo, Pegli e Genova P. P. rispettivamente per Vienna, Oderberg, Varsavia e Pietroburgo.

Ordine di Servizio N. 93. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio Italo-Germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 73-1909).

Col 1° aprile 1909 viene pubblicato un 23° supplemento alle tariffe dirette italo-germaniche del 1° febbraio 1898. Esso comprende la ristampa di tutta la Parte I-B (Prescrizioni di tariffa e Nomenclatura e classificazione delle merci) colle varianti ed aggiunte attivate finora nel servizio interno italiano, specie per quanto riguarda le facilitazioni pei trasporti sulle linee italiane dei prodotti di ferro e di acciaio, nonchè la ristampa della tariffa eccezionale N, 1 P. V per metalli e prodotti dell'industria metallurgica, valevole sul percorso estero.

Detto supplemento verrà, come al solito distribuito dal Controllo Prodotti di Firenze alle stazioni e uffici interessati, con una scorta in più alle stazioni principali per la vendita al prezzo di L. 2,50 ciascun esemplare.

Col 1° aprile 1909 nella tariffa diretta italo-germanica Parte II-*B* (16° Supplemento) sono da introdursi le seguenti modificazioni ed aggiunte:

Pag. 315-350 — Elenco delle stazioni germaniche. Aggiungere i nomi delle seguenti stazioni colle relative indicazioni, cancellando quelle di Hegge e Seussen che già vi figurano:

Bay.	Hegge.	Immenstadt (G) (1) Kempten i. Allgau (B) (1)	456	501	542	—
Srb.	*Hostenbach* West ***		606	650	857	—
Bay.	*Seussen*	Marktredwitz (1)	764	809	671	—

*** Ammessa ai soli trasporti di carboni e ferramenta.

Pag. 401-439 — Tariffe generali — Introdurre a loro posto

i nomi delle seguenti stazioni, esponendo di contro nelle relative colonne, i prezzi qui sotto rispettivamente indicati:

		CLASSI		Tariffe speciali			
				II		III	
		A	B	a	b	a	b
Hegge	Pino	4.11	3.59	—	—	—	—
	Chiasso . . .	4.48	3.92	—	—	—	—
	Peri	5.42	4.01	—	—	—	—
Obereving. . .	Pino	—	—	—	—	4.33	2.71
	Chiasso . . .	—	—	—	—	4.55	2.84
	Peri	—	—	—	—	5.33	3.30
Seussen	Pino	—	—	5.05	3.52	3.76	2.39
	Chiasso . . .	—	—	5.33	3.71	3.98	2.53
	Peri	—	—	4.68	3.02	3.50	2.15

Pag. 416 — Per la stazione di Marktredwitz, sotto gli attuali prezzi della Tariffa speciale III, serie *b* (ristampati col 20° supplemento) introdurre i prezzi speciali qui appresso indicati, riportando appiedi della pagina la relativa nota.

		Tariffa speciale III *b*
Marktredwitz	Pino	2,12 (10)
	Chiasso.	2,26 (10)
	Peri.	2,06 (10)

(10) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti di mattoni di terra refrattaria.

Pag 548 — Per la stessa stazione di Maktredwitz, cancellare dalla tariffa eccezionale N. 5 i prezzi speciali ***applicabili ai soli trasporti di mattoni di terra refrattaria*** (pubblicatisi col 20° Supplemento), annullando pure la corrispondente nota appiedi della pagina.

Pag. 701 — (22° Supplemento) — Tariffa eccezionale per i carboni — Aggiungere il nome della seguente nuova stazione coi relativi prezzi:

Hostenbach West . .	Pino	1.79
	Chiasso	1.92
	Peri	2.51

Pag. 3 — Nuova Tariffa eccezionale pel trasporto di carboni minerali dalla Germania all'Italia, via Iselle, limitata a poche stazioni italiane appartenenti alle linee d'accesso al Sempione (Richiamatasi coll'Ordine di servizio N. 283-1908) — Aggiungere, a suo posto, il nome della stazione seguente colle relative indicazioni:

DISTANZA	STAZIONE	Prezzo per tonnellata
647	Hostenbach West	1,64

Ordine di Servizio N. 94 (Servizi VII e XI).

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 6, 7, 9, 14, 15, 16, 17, 30, 33 e 46 [illegible] Compartimento di Firenze

Protezione del P. L. km. 49+630 della linea Firenze-Bologna fra le stazioni di Piteccio e di Corbezzi

Per la protezione del P. L. denominato « *Le Scolte* », al km. 49—630 della linea Firenze-Bologna, fra le stazioni di Piteccio e di Corbezzi, verranno attivati, dalle ore 8 del 5 aprile 1909 due segnali a disco, piccolo modello, situati uno a m. 630 dall'asse dell'attraversamento, verso Piteccio, ed alla sinistra dei treni in arrivo: l'altro in stazione di Corbezzi, e precisamente all'imbocco della galleria di Casciano.

Circolare N. 19. (Servizio X).

Contabilizzazione dei lavori per modifiche al materiale rotabile.

A partire dal mese di luglio 1908, le migliorie di carattere patrimoniale al materiale rotabile si imputano ai fondi stanziati colle leggi 22 aprile 1905, N. 137-19 aprile 1906, N. 127 e 23 dicembre 1906, N. 638 (parte straordinaria del bilancio) e sono da contabilizzarsi con le modalità stabilite pei conti patrimoniali, e a seconda della competenza, a debito dei conti 5 e 6 della nomenclatura provvisoria 31 gennaio 1908, anzichè dell'ex conto 35-VIII.

Ferme pertanto restando le norme contenute nella circolare del Servizio X, 14 luglio 1908, N.° R O. 45469 50620 e relativi allegati, per quanto riguarda la valutazione a perizia dei lavori di migliorie, si dispone che le relative spese non possano contabilizzarsi ai conti 5 e 6 se non quando sia intervenuta la regolare approvazione delle proposte da parte del Direttore generale o del Consiglio d'Amministrazione a seconda dei rispettivi limiti di competenza.

Ciò premesso:

Le Officine del Materiale continueranno a registrare nel modo sin qui usato, nel conto di commissione N. 060, da liquidarsi alla fine di ogni mese, le spese dei predetti lavori. In conformità poi alle rispettive approvazioni, di cui a cura del Servizio Centrale X, saranno comunicati gli estremi, provvederanno all'emissione di apposito elenco *B* 68, in doppio esemplare, da inviarsi all'Ufficio Centrale di Contabilità della trazione e materiale per la compilazione dei corrispondenti mandati d'ordine, di cui uno a pareggio del conto 4 *a*) « Officine del materiale rotabile » in sede delle competenti Ragionerie Compartimentali contro addebitamento al conto 102 « Direzioni »; e l'altro per pareggiare quest'ultimo conto con addebito ai competenti conti 5 e 6 in sede della Ragioneria di Firenze.

A debito del conto 4 *a*) (conto di commissione N. 060) dovranno conseguentemente regolarizzarsi, mediante emissione di apposito elenco B-68, anche le spese relative ai lavori di mi-

glorie che fossero già state contabilizzate a debito del conto n. 35 VIII, durante il decorso ed il corrente anno finanziario sino alla data di pubblicazione della presente circolare.

Per quanto riguarda invece la contabilità degli stessi lavori, eseguiti dai Depositi locomotive e dalle Squadre di rialzo, si avverte che a partire dal 1° gennaio 1909 è stato aggiunto il sotto conto *g*) « Officine della trazione e Squadre di rialzo » al conto 4 della Nomenclatura provvisoria, ed istituito il conto di commissione N. 0030 per tenere in evidenza le spese di tal genere valutate a perizia come sopra si è detto e per ripristinarvi quelle già imputate al conto 35-VIII negli esercizi finanziari surriferiti, le quali spese dovranno mensilmente essere regolarizzate dalle rispettive Divisioni mediante emissione di apposito mandato di ordine a debito di detto conto 4-*g* ed accreditato al conto 35 nei competenti sottoconti.

Per accreditare poi a tempo debito, analogamente a quanto è stato stabilito per le Officine del Materiale, le surriferite spese al conto 4 *g*) e addebitarne i conti patrimoniali 5 e 6, le Divisioni della trazione e del materiale emetteranno, con le modalità stabilite, il prescritto elenco *B*-68, in doppio, da inviarsi all'Ufficio centrale di contabilità per la compilazione dei corrispondenti mandati d'ordine, di cui uno a credito del conto 4 *g*) ed a debito del conto 102 in sede delle competenti Ragionerie compartimentali, e l'altro per pareggiare quest'ultimo conto ed addebitare i conti patrimoniali 5 e 6 in sede della Ragioneria di Firenze.

Coll'aggiunta del suddetto sottoconto *g*) al conto 4 « Officine » resta soppresso il sottoconto *b*) del conto 3 *ter* « Scorte della Trazione » nonchè il conto 50 « Lavori eseguiti dalle Officine dei Depositi e delle Squadre di rialzo per conto dei magazzini e di altri conti patrimoniali e per terzi ».

Epperciò al conto 4 *g*) e nei conti di commissione competenti dovranno d'ora innanzi contabilizzarsi e scritturarsi direttamente e di volta in volta le materie prelevate e versate per confezioni in conto magazzino, per lavori e provviste in conto patrimoniale ed a carico dei terzi, e invece mediante operazione contabile mensile di storno a credito del conto 35 e competenti sottoconti la mano d'opera impiegata per tali lavori nel mese stesso e le relative spese generali d'officina. Con questo proce-

dimento si avranno in evidenza nel conto 4 *g*) e nei competenti conti di commissione ogni mese tutte le spese che saranno poi da addebitarsi, a lavori ultimati, al magazzino, ai conti patrimoniali per nuovi impianti ed ai terzi, dandone credito allo stesso conto 4 *g*).

Per quanto infine concerne i lavori di migliorie che vengono eseguiti negli stabilimenti privati, in occasione delle riparazioni dei rotabili ai medesimi affidate, le Divisioni incaricate della relativa contabilità si limiteranno a compilarne mensilmente l'elenco ai prezzi della perizia suaccennata e lo trasmetteranno all'Ufficio centrale di contabilità per l'emissione del relativo mandato a debito dei conti 5 e 6, man mano che la relativa imputazione al conto patrimoniale risulterà regolarmente approvata, accreditandone il conto 35 V - *b*) nei relativi sottoconti.

Nel primo elenco devono comprendersi le migliorie del genere, dal giorno in cui le Divisioni assunsero la tenuta delle relative contabilità.

Non appena saranno ripristinate in conto 4 *a*) e *g*) le spese di cui si tratta contabilizzate dal decorso anno finanziario in conto 35 VIII o tenute tuttora in sospeso e registrate nei corrispondenti conti di commissione n. 060, o 0060, nonchè compilati gli elenchi delle migliorie eseguite presso gli stabilimenti privati, locchè dovrà essere fatto per la contabilità di marzo 1909, le Divisioni e le Officine dovranno comunicare i conti di commissione e gli elenchi anzidetti all' Ufficio Centrale di Contabilità, il quale promuoverà, d'accordo col Ramo Materiale, la presentazione delle proposte occorrenti per l'eventuale approvazione delle spese che saranno per risultare a carico dei fondi patrimoniali.

Istruzione N. 3. (Servizi II e IV)

Distribuita agli agenti della classe 3ª

Pagamento pensioni e sussidi.

(V. Istruzione 3-1908 e Ordine Generale 21-1908)

Con riferimento al punto VI della Istruzione N. 3-1908, si avverte che, fino a nuova disposizione, i pensionati ed i sussidiati a cui la pensione od il sussidio siano stati liquidati po-

steriormente al 31 dicembre 1908, non saranno provvisti di libretto d'iscrizione.

Pertanto i pensionati e sussidiati predetti, all'atto della riscossione, debbono esibire, quale documento equivalente al libretto d'iscrizione, la copia od estratto della deliberazione del Consiglio di amministrazione riguardante l'assegnazione della pensione o del sussidio, che viene loro notificata a norma del N. 7 dell'Ordine Generale N. 21-1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 3.v (Servizio I).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni

Biglietti per viaggi gratuiti a favore degli onorevoli Senatori e Deputati.

(Vedi Ordine di Servizio N. 8 v-1909).

In relazione alla riserva di cui nella seconda parte (primo comma) dell'Ordine di Servizio N. 8.v (Servizio I) inserito nel *Bollettino ufficiale* N. 9 del 4 marzo 1909, si avverte che il giorno 24 marzo 1909 sono stati distribuiti agli onorevoli Deputati, di nuova nomina, i biglietti serie *B*° e buoni bagaglio emessi per il 1° anno della XXIII legislatura. Tali biglietti possono essere utilizzati fino a tutto il 6 marzo 1910 con le modalità in vigore per quelli degli Onorevoli Senatori, giusta il citato Ordine di Servizio N. 8.v-1909.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

Anno II - 1909

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. **4,00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti.	„ **8,00**

Anno II - N. 14.

8 Aprile 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, aprile 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata:*

Per memoria.

REGIO DECRETO *N. 148, del 28 febbraio 1909, che proroga a tutto ottobre 1909, il periodo di esperimento delle tariffe differenziali per viaggiatori e bagagli* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l' art. 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli del tesoro e dell'agricoltura, industria e commercio;

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

Il periodo di esperimento delle due tariffe differenziali, l'una per i viaggi di corsa semplice e l'altra pel trasporto dei bagagli, attuate il 1° novembre 1906 sulle Ferrovie dello Stato, in base a decreto del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, in data 1° settembre 1906, è prorogato di un anno, e cioè fino a tutto ottobre 1909.

Scaduto tale termine, le tariffe predette saranno presentate al Parlamento per l'approvazione definitiva.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 febbraio 1909.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
BERTOLINI.
CARCANO.
COCCO-ORTU.

Visto il guardasigilli: ORLANDO.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale del Regno*, n. 75, del 30 marzo 1909.

REGIO DECRETO N. *159, del 18 marzo 1909, che regola i trasporti di persone e di cose occasionati dal terremoto del 28 dicembre 1908, in Calabria e Sicilia* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Veduta la legge 12 gennaio 1909 N. 12;
Ritenuta la convenienza di regolare con norme speciali gli eccezionali trasporti di persone e di cose occasionati dal terremoto del 28 dicembre 1908 in Calabria e in Sicilia;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta dei Nostri Ministri segretari di Stato per l'Interno, pei Lavori Pubblici e pel Tesoro;

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

Art. 1.

Pei trasporti sulle Ferrovie dello Stato delle persone e delle cose, fatti e da farsi in conseguenza del terremoto del 28 dicembre 1908, saranno osservate le norme contenute negli articoli seguenti.

Art. 2.

Il Ministro dei Lavori Pubblici ha facoltà di accordare la gratuità pel trasporto sulle Ferrovie dello Stato:

a) delle persone scampate dal disastro, che si allontanano dai luoghi devastati, o vi ritornano, o si recano ad altra residenza definitiva;

b) degli effetti personali (bagaglio) coi quali viaggiano;

c) delle persone che, per conto dei Comitati di soccorso, si recano, in comitiva o isolate, nei luoghi devastati per portare soccorsi, o ne fanno ritorno, col rispettivo bagaglio;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, n. 80, del 5 aprile 1909.

d) dei materiali da costruzione, attrezzi, viveri, indumenti, suppellettili, ecc., che vengono elargiti da Comitati o da privati ai superstiti.

Tale facoltà può essere dal Ministro delegata, per i singoli titoli suesposti, ai Prefetti ed ai Sotto Prefetti.

Art. 3.

I trasporti di persone e di cose che, debitamente autorizzati, saranno stati eseguiti in franchigia, verranno valutati in ragione di:

centesimi 2 per viaggiatore e chilometro percorso;

centesimi 5 per tonnellata e chilometro percorso a grande velocità;

centesimi 2,50 per tonnellata e chilometro percorso a piccola velocità.

L'importo di tali trasporti sarà inscritto nel bilancio delle Ferrovie dello Stato all'attivo fra gli introiti a rimborso di spesa ed al passivo fra le spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria.

I trasporti di persone e di materiali effettuati in franchigia, dal 29 dicembre 1908 alla data del presente decreto, sulle linee affluenti a Messina ed a Reggio Calabria senza che le autorità sopra designate avessero potuto rilasciare le necessarie autorizzazioni, saranno valutati in ragione di centesimi 30 per vettura e per carro carico e per chilometro percorso ed i relativi importi saranno inscritti come sopra.

Art. 4.

Per i viaggi degli operai dipendenti da imprese accollatarie di lavori nei luoghi colpiti dal terremoto, sarà applicata, fino a tutto il 1910, la riduzione prevista dalla concessione speciale XI, senza vincolo di quantitativo minimo di viaggiatori. Pel trasporto del bagaglio sarà applicata la tariffa militare.

Art. 5.

Pel trasporto a piccola velocità delle masserizie dei profughi che vanno a stabilirsi definitivamente in determinate loca-

lità, sia che le masserizie stesse siano state da essi recuperate nei luoghi colpiti dal terremoto, sia che vengano loro provvedute dalla beneficenza, sarà applicata la riduzione del 50 per cento sui prezzi della tariffa speciale competente, salvo il prezzo minimo di centesimi 2 e mezzo per tonnellata-chilometro.

Art. 6.

Il Ministro dei lavori pubblici stabilirà con suo decreto quando debbano cessare i trasporti in franchigia di cui ai diversi punti dell'art. 2 e quelli di cui all'art. 5.

Dopo tale termine, e non oltre il 31 dicembre 1910, pei trasporti delle persone di cui alla lettera *c*) del detto art. 2 sarà applicata la tariffa militare, e pel trasporto dei materiali di cui alla lettera *d*) sarà applicata la riduzione del 50 per cento sui prezzi della tariffa speciale competente a grande velocità ed a piccola velocità accelerata od ordinaria, a seconda del modo di inoltro richiesto, salvo il prezzo minimo per tonnellata-chilometro di centesimi 5 per la grande velocità e di centesimi 2 e mezzo per la piccola.

Art. 7.

Tutti i trasporti di persone e di cose previsti negli articoli che precedono, non potranno essere effettuati dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato se non in base a richieste rilasciate dalle Autorità autorizzate. La forma di tali richieste, le modalità pel rilascio delle medesime, nonchè le modalità per l'applicazione delle riduzioni concesse saranno proposte dall'Amministrazione ferroviaria ed approvate con decreto del Ministro dei lavori pubblici.

Art. 8.

I trasporti in ferrovia dei materiali che l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato provvede a norma dell'art. 1 del Nostro Decreto 6 febbraio 1909, N. 45, nonchè degli operai — quando il trasporto di questi non sia a carico delle ditte — saranno valutati, pei materiali, in ragione di centesimi 2 e mezzo per

tonnellata-chilometro e per gli operai in ragione di centesimi 2 per persona-chilometro, ed il relativo importo sarà inscritto nel bilancio delle Ferrovie dello Stato, giusta il primo capoverso dell'art. 3.

Art. 9.

Il presente decreto sarà presentato dal Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Roma, addì 18 marzo 1909.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI
BERTOLINI
CARCANO.

Visto, *il guardasigilli:* ORLANDO.

DECRETO MINISTERIALE *del 5 aprile 1909, che approva le norme pei trasporti di persone e cose, occasionati dal terremoto del 28 dicembre 1908, di cui al R. Decreto 18 marzo 1909, N. 159.*

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PEI LAVORI PUBBLICI

Visto l'art. 7 del R. Decreto 18 marzo 1909, N. 159 relativo ai trasporti di persone e di cose dipendenti dal terremoto del 28 dicembre 1908;

DECRETA:

Articolo 1.

Ai Prefetti e Sottoprefetti è delegata la facoltà di accordare le facilitazioni stabilite dagli articoli 2, 4 e 5 del R. Decreto 18 marzo 1909, N. 159.

Articolo 2.

Per l'applicazione delle facilitazioni suddette sono approvate le norme allegate al presente Decreto.

Roma, addì 5 aprile 1909.

Il Ministro
BERTOLINI.

Norme e modalità

per l'applicazione delle facilitazioni stabilite dal R. Decreto 18 marzo 1909, N. 159 pei trasporti in dipendenza del terremóto del 28 dicembre 1908.

1. *Richieste.* — Per l'applicazione delle concessioni di trasporto gratuito od a prezzo ridotto, stabilite dal R. Decreto 18 marzo 1909, N. 159, i Prefetti e Sotto-Prefetti rilasceranno alle persone scampate dal disastro, ai Comitati di soccorso

ed alle Imprese assuntrici di lavori, apposite richieste conformi agli allegati modelli, e cioè:

Mod. *A.* — Richieste per viaggi di persone scampate dal terremoto e del personale di soccorso;

Mod. *B.* — Richiesta per viaggi di operai;

Mod. *C.* — Richiesta per trasporti bagagli di persone scampate dal terremoto e del personale di soccorso;

Mod. *D.* — Richiesta per trasporti bagagli di operai;

Mod. *E.* — Richiesta per trasporti di materiali da costruzione, attrezzi, viveri, ecc.

Mod. *F.* — Richiesta per trasporti di masserizie.

Chi rilascia e sottoscrive le richieste, risponde personalmente delle indicazioni e dichiarazioni in esse contenute, ed è tenuto a risarcire l'Amministrazione ferroviaria del prezzo di trasporto a tariffa ordinaria e delle penalità dovute nel caso in cui si tratti di persone o di cose non aventi titolo alle concessioni.

2. *Casi in cui le richieste possono essere rilasciate:*

a) *persone scampate dal disastro, loro effetti e masserizie.* Pei viaggi gratuiti dei profughi e pel trasporto gratuito del loro bagaglio, le richieste dovranno essere rilasciate esclusivamente quando i profughi stessi, giusta loro dichiarazione scritta o riferita sulle matrici delle richieste, si rechino a stabilire definitivamente la propria residenza in una data località, e ciò, sia che a tale scopo facciano ritorno nei luoghi colpiti dal disastro, sia che dai loro luoghi di origine od anche da quelli dove si fossero temporaneamente rifugiati passino in altra località. In via eccezionale e per una sola volta la concessione del viaggio gratuito potrà essere estesa a coloro che dal luogo in cui abbiano fissato la loro nuova residenza ritornino temporaneamente nelle località colpite dal terremoto per ricercarvi e ricuperarvi i loro averi.

La concessione del trasporto gratuito del bagaglio deve essere limitata ad un massimo di 50 Kg. per persona.

Il trasporto a prezzo ridotto delle masserizie sarà accordato per una sola volta, ossia esclusivamente quando le masserizie stesse debbano essere trasportate nella residenza definitiva dei profughi.

b) *Persone e materiali inviati da Comitati di* **soccorso.** La concessione del viaggio gratuito e del trasporto gratuito del bagaglio potrà estendersi, oltre che ai membri dei Comitati, anche ai dipendenti di questi, come infermieri, operai, ecc., che viaggino isolati od in squadre, quando sia accertato che vengano inviati nei luoghi colpiti dal disastro per conto *esclusivo* dei Comitati stessi ed al solo scopo di prestare soccorsi o compiere lavori a sollievo delle popolazioni danneggiate.

Il trasporto gratuito dei materiali, attrezzi, indumenti, suppellettili, ecc., potrà essere concesso quando resti accertato che siano effettivamente destinati a beneficio della generalità dei danneggiati e sopratutto che non vengano spediti a scopo di commercio.

Anche quando i materiali e soccorsi suddetti siano elargiti da privati, l'applicazione della concessione di trasporto gratuito dovrà essere domandata alle Prefetture e Sotto prefetture pel tramite di un Comitato di soccorso.

c) *Operai dipendenti da Imprese.* — Il trasporto a tariffa ridotta così delle persone come del bagaglio, sarà concesso quando risulti che si tratta di Imprese assuntrici, per conto del Governo o di altri enti, e verso compenso, di lavori nelle località colpite dal disastro, direttamente intesi a riparare le conseguenze di questo.

3. *Classi e treni in cui debbono compiersi i viaggi.* — I viaggi dei profughi debbono compiersi normalmente in terza classe: le richieste potranno però essere *eccezionalmente* rilasciate per la seconda classe, quando ciò sia giustificato da gravi e comprovati motivi in relazione alle condizioni sociali o di salute dei viaggiatori.

I viaggi dei componenti i Comitati di soccorso e dei capi delle squadre da essi inviate, avranno luogo normalmente in seconda classe: quelli degli operai, infermieri, ecc., costituenti dette squadre, in terza.

I viaggi degli operai delle Imprese avranno luogo *esclusivamente* in terza classe.

Non sono ammessi i passaggi in classe superiore a quella indicata nella richiesta.

I viaggiatori di seconda classe saranno ammessi in tutti

i treni, compresi i direttissimi, quelli di terza classe nei treni diretti, accelerati, omnibus e misti, restando esclusi i direttissimi.

Sono consentite le vie facoltative e le deviazioni ammesse per i viaggiatori ordinari, avvertendo che nei casi di viaggi gratuiti anche le deviazioni sono concesse gratuitamente.

4. *Viaggi di ritorno.* — Pei viaggi di ritorno delle persone inviate dai Comitati di Soccorso, degli operai delle Imprese e di quei profughi che si siano recati nei luoghi colpiti dal disastro a ricercare i loro averi, nonchè pel trasporto del bagaglio rispettivo, saranno rilasciate nuove richieste dai Prefetti o Sotto Prefetti delle località da cui il viaggio di ritorno deve iniziarsi.

Tali richieste non potranno però essere rilasciate se non dietro esibizione di quella già ottenuta pel viaggio di andata, la quale, giusta l'avvertenza posta in calce al primo tagliando delle richieste Mod. *A* e Mod. *B*, dovrà perciò essere trattenuta dai viaggiatori per consegnarla alle Prefetture o Sotto Prefetture delle località suddette.

Detta avvertenza dovrà essere annullata, mediante cancellazione, dagli uffici che rilasciano le richieste, quando queste debbano valere per viaggi di ritorno oppure per viaggi di profughi che si recano nella residenza definitiva.

5. *Rilascio delle richieste pel bagaglio.* — Non si potranno rilasciare richieste pel trasporto dei bagagli se non viene contemporaneamente emessa la richiesta anche pel trasporto dei viaggiatori, e gli estremi di quest'ultima dovranno essere riportati, nella apposita sede, in quella dei bagagli.

6. *Modo d'inoltro dei materiali.* — Il trasporto gratuito dei materiali da costruzione e degli altri oggetti è da accordarsi, di regola, a piccola velocità; l'inoltro a grande volocità potrà essere richiesto soltanto pei viveri deperibili o per le merci di assoluta urgenza, quando questa sia validamente comprovata.

7. *Reclami.* — Pei trasporti gratuiti e per quelli a tariffa ridotta delle masserizie, non si ammettono reclami per ritardi di resa, e trattandosi di masserizie ricuperate, neanche per avarie.

Per i materiali da costruzione e gli altri oggetti elargiti e per le masserizie nuove, pure elargite, i reclami per avarie o perdite, potranno ammettersi solo quando venga provata la colpa dell'Amministrazione ferroviaria.

8. In tutto quanto non è diversamente disposto dalle presenti norme, valgono pel rilascio ed uso dei documenti e per lo eseguimento dei trasporti, le disposizioni generali per l'applicazione delle concessioni speciali.

Ordine Generale N. 5. (Servizio V).

Istituzione di Uffici sanitari distaccati a Salerno, Catanzaro e Catania.

A partire dal 16 aprile 1909, sono costituiti tre Uffici Sanitari distaccati a Salerno, a Catanzaro ed a Catania; i primi due posti alla diretta dipendenza dell'Ufficio Sanitario Compartimentale di Napoli, il terzo alla diretta dipendenza dell'Ufficio Sanitario Compartimentale di Palermo, con le seguenti circoscrizioni:

Ufficio di Salerno:

linee: Salerno (compresa) - Battipaglia - S. Eufemia biforcazione (esclusa); Battipaglia - Potenza (compresa); Sicignano - Lagonegro;

Ufficio di Catanzaro:

linee: S. Eufemia biforcazione (compresa) - Catanzaro Marina; S. Eufemia biforcazione - Reggio Calabria - Cotrone (esclusa);

Ufficio di Catania:

linee: Messina (compresa) - Catania - S. Caterina Xirbi (esclusa); Catania - Siracusa - Vittoria (esclusa); Valsavoia - Caltagirone.

All'attuale circoscrizione dell'Ufficio Sanitario distaccato a Taranto sono aggiunte le linee Metaponto–Cotrone (compresa) e Sibari - Cosenza - Pietrafitta.

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nella seduta del 7 aprile 1909.

Ordine di Servizio N. 95. (Servizio VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio cumulativo fra la Ferrovia Elettrica di Valle Brembana e la Ferrovia Santhià-Biella e le Società di navigazione sul Lago Maggiore e sul Lago di Como « Lariana ».

(Vedi Ordine di Servizio N. 21-1908)

A datare dal 15 aprile 1909 viene attivato il servizio cumulativo per i trasporti di merci a G. V., P. V. Acc. e P. V. Ordinaria, di veicoli, bestiame, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri, fra le stazioni della Ferrovia Elettrica di Valle Brembana da una parte, e le stazioni della Ferrovia Santhià-Biella, nonchè gli scali della Società di Navigazione sul Lago Maggiore e sul Lago di Como « Lariana » dall'altra in quanto, beninteso, le stazioni e gli scali suddetti siano abilitati ai trasporti suaccennati.

Per l'eseguimento e la tassazione dei trasporti, l'applicazione delle tasse minime, dei diritti fissi, ecc. valgono le disposizioni in vigore rispettivamente per il servizio cumulativo colla Ferrovia Elettrica di Valle Brembana, colla Ferrovia Santhià-Biella e colle Società di Navigazione sul Lago Maggiore e sul Lago di Como « Lariana », restando inteso che pei trasporti fra la Ferrovia di Valle Brembana e la Santhià-Biella deve essere riscosso il diritto fisso supplementare a favore della Rete dello Stato, quale Amministrazione intermedia, mentre pei trasporti fra la Ferrovia Elettrica di Valle Brembana e le Società di Navigazione sul Lago Maggiore e sul Lago di Como « Lariana », deve essere applicato a favore della Rete dello Stato il diritto fisso normale nella misura della metà, come se la provenienza originaria e la destinazione definitiva dei trasporti fosse quella del punto di transito colle Società di Navigazione predette.

Analoghe aggiunte saranno da introdursi nelle pubblicazioni riflettenti i servizi cumulativi colle Ferrovie Secondarie e coi Laghi.

Ordine di Servizio N. 96. (Servizio VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Cambiamento di nome della stazione di Paganico.

A datare dal 12 aprile 1909 la Stazione di *Paganico*, della linea Asciano-Montepescali, assumerà la nuova denominazione di *Paganico Grossetano*.

In conseguenza, alle pagine 66, 140 (tabella 71 *A*) e 230 del volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione 1° luglio 1908), si dovrà aggiungere al nome della Stazione di Paganico la parola « Grossetano ».

Analoga aggiunta sarà da praticarsi in tutte le altre pubblicazioni di servizio in cui trovasi indicato il nome della suddetta stazione.

Ordine di Servizio N. 97. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 9, 15
ed al personale delle gestioni

Disposizioni del Ministero delle Finanze sulle statistiche del commercio con l'estero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 51-1909)

La nostra Amministrazione ha stabilito di mantenersi estranea alla fornitura al Pubblico dei moduli per la « Dichiarazione per le statistiche » di cui al punto *b*) dell'Ordine di Servizio N. 51-1909.

Gli speditori di merci in esportazione dovranno pertanto provvedersi dei moduli stessi, rivolgendosi alle Tipografie od ai rivenditori di stampati, avvertendo che, come da conferma avuta dal Ministero delle Finanze, fino a che il Commercio non se ne sia provveduto, potranno essere accettate « Dichiarazioni » interamente manoscritte, purchè conformi al modello stabilito.

Ordine di Servizio N. 98. (Servizi VII e XI).

Distribuito agli agenti delle classi 9, 14, 15, 16, 17, 30 e 33 del Compartimento di Torino

Protezione della fermata di Valduggia.

Per la protezione della fermata di Valduggia al chilometro 40+012,69 della linea Novara-Varallo, verranno attivati dalle ore 8 del 15 aprile 1909 due segnali a disco, piccolo modello, situati entrambi a destra per rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dal F. V. di m. 590 quello verso Grignasco e di m. 1058 quello verso Borgosesia.

Detti segnali avranno lo stesso significato di quelli a protezione dei passaggi a livello, di cui l'art. 56 del Regolamento sui segnali, pero la loro posizione normale sarà quella di via libera.

Circolare N. 20. (Servizi VII e X).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 9 e 30.

Aggiunta di vetture per trasporti militari, ai treni accelerati.

A modificazione delle norme vigenti circa l'aggiunta di vetture sprovviste di freno continuo per trasporto di militari ai treni accelerati, si stabilisce quanto appresso:

a) ai treni accelerati senza freno continuo si potranno aggiungere carrozze per trasporti militari sino alla massima prestazione della locomotiva di servizio. Possibilmente si eviterà di ricorrere per detti treni alla doppia trazione su tutto il loro percorso, preferendo in tal caso effettuare appositi treni;

b) ai treni accelerati muniti di freno continuo con velocità superiore ai 60 km. (o di categoria superiore alla III) si potranno aggiungere al massimo tre vetture in coda. Agli stessi treni, nonchè ai treni omnibus, di velocità eguale od inferiore

ai 60 km. (od alla III categoria) si potranno aggiungere fino a cinque di tali vetture alla coda.

In una prossima ristampa della Parte I della Prefazione all'Orario Generale di servizio, verranno introdotte di conformità opportune indicazioni alle Norme per la frenatura (Pag. 30).

Circolare N. 21. (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Cessazione del servizio dei trasporti a domicilio fra la stazione di Pontedecimo, il comune omonimo e i comuni limitrofi.

(Vedi Circolare N. 52-1908).

In data 15 aprile 1909 cesserà di funzionare il servizio dei trasporti a domicilio fra la stazione di Pontedecimo e le località di Pontedecimo, Giovi, Isoverde, Serra Riccò, Valleregia, Langasco, S. Martino, Campomorone e S. Quirico.

Pertanto si dovranno cancellare alla pag. 25 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907, le relative indicazioni; e alla pag. 72 del Prontuario Generale delle distanze chilometriche, edizione 1908, si dovranno cancellare di contro al nome della stazione di Pontedecimo, alla colonna 14 le lettere *G. P.* e il richiamo (9), ed ai piedi della pagina il testo del richiamo stesso.

Circolare N. 22. (Servizio VIII)

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Processo verbale per avarie, mancanze ed altre anormalità sui trasporti.

In occasione della ristampa del Mod. *H*-100 « Processo verbale per avarie, mancanze ed altre anormalità sui trasporti », si sono introdotte le aggiunte e modificazioni di cui in appresso, sulle quali si richiama l'attenzione delle stazioni.

Con una nota all'art. 7 (parte prima) si stabilisce che le persone dell'arte, le quali nei casi di avarie siano intervenute per esprimere il loro parere circa le misure da adottarsi per impedire maggiori danni alle merci, quando non stendano il parere stesso sul foglio a parte, devono apporre la loro firma nello spazio del detto articolo. Il parere stesso su separato foglio deve essere allegato al processo verbale e di esso deve farsi menzione nell'articolo medesimo.

Con altra nota in principio della seconda parte si avverte esplicitamente che il processo verbale viene redatto soltanto agli effetti dell'art. 135 delle Tariffe e quindi non può tener luogo del reclamo amministrativo, di cui agli articoli 12 *bis* e 146 delle Tariffe stesse. In conseguenza si è soppresso l'art. 10 del vecchio modulo, di contro al quale venivano indicate le « pretese della parte, ecc. », dovendo la domanda d'indennizzo formare oggetto di separato reclamo nei modi stabiliti.

E' stato pure soppresso l'art. 14 del vecchio modulo, concernente gli « apprezzamenti dei rappresentanti l'Amministrazione sulle cause e sull'entità del danno » e ciò perchè i Capi Stazione devono astenersi dal manifestare i propri apprezzamenti, avendo però cura di far risultare, nelle sedi opportune della Prima e Seconda parte del Processo verbale, *le precise circostanze di fatto* e quindi anche quelle in base alle quali può rimanere esclusa o diminuita la responsabilità della Ferrovia.

Nel nuovo modulo si è inserito l'art. 15 affinchè la parte interessata che interviene all'accertamento possa esporre le eventuali sue osservazioni in merito.

Nel successivo art. 16 poi, i rappresentanti l'Amministrazione Ferroviaria, in relazione al diritto lasciato alle Parti, devono esporre le osservazioni che ritengano del caso, le quali non abbiano trovato posto nelle risposte agli altri articoli del verbale o nella descrizione del fatto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Errata-Corrige.

Circolare N. 19-1909 (Boll. 13) a pag. 240: riga 2ª, cancellare le parole « *il decorso ed* »; - righe 11ª e 12ª, sostituire le parole « *negli esercizi ferroviari surriferiti* » con le seguenti: « *nell'esercizio finanziario in corso* ». - A pag. 241: riga 19ª, sostituire le parole « *decorso anno finanziario* » colle seguenti « *1° Luglio 1908* ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

Anno II - 1909

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	*L.* **4,00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti.	„ **8,00**

Anno II - N. 15.

15 Aprile 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali:
Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Roma, aprile 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*:

Appendice all'Ordine Generale N. 4. (Servizio I).

Modificazione nella giurisdizione della Sezione speciale del Mantenimento istituita a Reggio Calabria.

Il Consiglio di Amministrazione, nell'adunanza del 7 aprile 1909, ha deliberato che la giurisdizione della Sezione speciale di Mantenimento istituita in via provvisoria a Reggio Calabria, come dall'Ordine Generale N. 4-1909, venga estesa anche alla tratta Reggio Centrale-Bovalino (compresa), restando limitata a Bovalino (esclusa) la giurisdizione della Sezione provvisoriamente residente in Catanzaro.

La presente disposizione avrà effetto dal 16 aprile 1909.

Ordine Generale N. 6. (Servizio I).

Ordinamento del Servizio Centrale Commerciale e Controllo prodotti.

Articolo 1. — Il Servizio centrale Commerciale e Controllo prodotti (VIII), istituito in conformità al Regio decreto 2 luglio 1908 n. 453, si occupa di quanto ha riferimento alla parte commerciale dell'azienda ferroviaria e provvede al controllo ed alla contabilizzazione dei prodotti derivanti dai trasporti e dai telegrafi.

Articolo 2. — Il Servizio è retto da un Capo servizio che risponde del suo andamento e provvede, o nella sua competenza o provocando le decisioni di competenza del Direttore generale e del Consiglio di amministrazione, per tutti gli affari e le materie secondo il presente Ordine generale.

Articolo 3. — Il Servizio è diviso nei seguenti uffici:

Ufficio 1° - Segreteria e personale;

Ufficio 2° - Affari generali e servizi speciali, per il ramo Commerciale;

Ufficio 3° - Tariffe viaggiatori e bagagli;

Ufficio 4° - Tariffe merci;

Ufficio 5° - Concessioni speciali pel trasporto merci ed affari del Consiglio generale del traffico;

Ufficio 6° - Vertenze commerciali;

Ufficio 7° - Affari Generali e verifiche per il ramo Controllo Prodotti;

Ufficio 8° - Contabilità riassuntiva dei prodotti;

Ufficio 9° - Controllo prodotti per le gestioni viaggiatori, bagagli, telegrafi, grande velocità e piccola velocità accelerata.

Ufficio 10° - Controllo prodotti per la gestione piccola velocità.

I primi sette uffici hanno sede in Roma, l'8° e il 9° in Firenze, il 10° a Torino.

Fra detti uffici centrali è ripartito l'intiero lavoro affidato al Servizio. Per la più pronta ed efficace sorveglianza e verifica delle gestioni, nonchè per lo studio e lo esame sul luogo delle questioni di traffico in quanto ha relazione con le attribuzioni del Servizio commerciale e Controllo prodotti, questo tiene alla sua diretta dipendenza appositi agenti distaccati presso le Divisioni e Sezioni del Movimento e del Traffico.

Articolo 4. — Il Capo servizio è coadiuvato da un Sotto capo servizio che lo sostituisce nei casi di assenza o di impedimento (1).

Articolo 5. — Il Servizio Commerciale e Controllo prodotti attende all'esame e alla definizione:

delle questioni di massima relative all'applicazione delle tariffe ed alle condizioni di trasporto,

degli eventuali rimborsi riflettenti reclami per somme pagate in più sui trasporti, in quanto eccedano la competenza delle stazioni;

delle vertenze commerciali per indennizzi sui trasporti (esclusi quelli per danni alle persone) quando trattisi di vertenze di importo superiore alle 1000 lire od implicanti questioni di massima;

(1) Temporaneamente saranno addetti al Servizio VIII due Sotto Capi Servizio. a senso di quanto è disposto con l'Ordine Generale N. 3-1909.

riceve direttamente dalle stazioni le notifiche delle mancanze e delle eccedenze riscontrate nei trasporti e provvede alle ricerche pel conseguimento dei relativi pareggi.

si occupa degli abbuoni di dritti di sosta e magazzinaggio, sopratasse per penalità e simili, quando lo importo ecceda la competenza delle Divisioni del Movimento e Traffico, ad eccezione dei diritti di sosta maturatisi a carico di stabilimenti allacciati, pei quali provvede il servizio del Movimento e Traffico;

attende allo studio delle innovazioni e modifiche da apportarsi alle tariffe ed alle condizioni dei trasporti, prendendo preventivi accordi col servizio del Movimento e Traffico ove si preveda che le innovazioni e modifiche alle tariffe possono determinare uno spostamento sensibile o un aumento di traffico per cui occorrano modificazione o aumento di mezzi di trasporto;

tratta le facilitazioni relative al trasporto dei viaggiatori in occasione di feste, congressi, esposizioni, pellegrinaggi ed altre circostanze eccezionali, prendendo preventivi accordi col Servizio centrale del movimento e traffico, ove le facilitazioni, estendendosi a gran numero di persone, fossero per richiedere mezzi di trasporto in più dell'ordinario;

si occupa delle concessioni relative ai prezzi ed alle condizioni di trasporto delle merci;

esamina, per la parte commerciale e contabile, le convenzioni pei servizi cumulativi e di corrispondenza predisposte e concordate dal Servizio centrale del Movimento e Traffico con le Amministrazioni ferroviarie, e tramviarie;

provvede alle convenzioni pei servizi cumulativi e di corrispondenza marittimi e lacuali;

interviene nell'esame dei contratti predisposti dagli altri servizi per la parte dei contratti stessi che importi modificazioni o deroghe alle tariffe, alle condizioni di trasporto in materia commerciale od alle norme relative alla contabilizzazione dei prodotti;

prende accordi pei trasporti interessanti le altre amministrazioni dello Stato per quanto ha relazione con le tariffe, le condizioni di trasporto e la contabilizzazione dei prodotti;

regola il servizio delle agenzie pei trasporti a domicilio dei bagagli e delle merci;

tratta le quistioni relative al servizio doganale ed alla polizia sanitaria;

provvede per la vendita dei biglietti nelle agenzie concesse a ditte private, negli alberghi, ecc.;

adempie alle funzioni di Segretario del Consiglio Generale del Traffico, si occupa della costituzione delle Commissioni compartimentali e ne segue il funzionamento per la parte di competenza del servzio;

rivede e riassume la contabilità periodica delle stazioni, dei transiti, delle agenzie e delle Amministrazioni in corrispondenza;

controlla l'applicazione delle tariffe;

impartisce alle stazioni, alle agenzie ed ai transiti le occorrenti disposizioni, istruzioni e schiarimenti in ordine all'applicazione delle tariffe, alle contabilità e simili, studiando tutte quelle riforme che possono essere opportune;

viene informato dal Servizio del Movimento e Traffico in qual modo le dipendenti Divisioni esercitano la sorveglianza loro spettante sulla esatta osservanza delle tariffe e condizioni di trasporto e di tutte le altre disposizioni vigenti in ordine alla parte commerciale; ed invigila, mediante ispezioni saltuarie nelle stazioni e nei treni, sulla esatta osservanza delle tariffe e condizioni dei trasporti informando il Servizio del Movimento, dei provvedimenti da prendersi;

ripartisce le tasse dei trasporti con le concessionarie di linee private comprese nella Rete dello Stato e coi corrispondenti italiani ed esteri interessati nel percorso;

provvede alla ripartizione degli introiti della gestione telegrafi colle Amministrazioni interessate;

provvede alla tassazione dei trasporti effettuati in conto corrente e regola i conti relativi con l' Amministrazioni o le ditte debitrici;

cura la esatta riscossicne delle imposte e sovrimposte erariali sui trasporti, della tassa di bollo e dell' imposta sulle assicurazioni e predispone i conti pel versamento a chi di ragione;

tiene in evidenza i particolari dei conti d'ordine relativi ai trasporti (assegni, spese anticipate, note di affrancazione, dazi e spese doganali, presa e consegna a domicilio, ecc.).

verifica la concordanza dei versamenti periodici alle casse dell' Amministrazione con le somme accreditate per tale titolo nei resoconti delle stazioni ed agenzie;

verifica il regolare addebito delle sovvenzioni di denaro fatte dalle stazioni per pagamento di assegni, spese anticipate, mandati, rimborsi, ecc.;

decide in merito ai rilievi contestati ed invigila sulla trattazione delle pratiche relative a quelli inesigibili;

verifica la regolarità dei rimborsi eseguiti dalle stazioni per eccedenza di tassa, per operazioni di carico e scarico delle merci e simili;

liquida gli abbuoni corrispondenti alle pattuite riduzioni sui prezzi di trasporto, le provvigioni dovute alle agenzie per la vendita dei biglietti, ecc.;

emette i mandati d'ordine di addebito ai Servizi dell'amministrazione per trasporti in servizio eseguiti in conto corrente, e pei lavori in conto capitale ed in conto esercizio delle stazioni comuni con le ferrovie estere;

raccoglie gli elementi relativi ai prodotti ed al movimento viaggiatori, bagagli e merci, occorrenti per la statistica generale;

rimette al Servizio Centrale Ragioneria e Cassa i risultati definitivi mensili delle contabilità delle stazioni, delle agenzie, dei corrispondenti ecc., il prospetto mensile delle tasse e sovratasse erariali e quello trimestrale delle tasse di bollo sui trasporti, agli effetti della contabilità generale e delle comunicazioni all'ufficio speciale della Corte dei conti;

vigila sul funzionamento contabile delle stazioni, dei transiti e delle agenzie e provvede alle verifiche delle loro gestioni direttamente o di accordo con le Divisioni del Movimento e Traffico e ciò all'infuori delle verifiche che le predette Divisioni sono tenute ad eseguire in via normale;

provvede in concorso col Servizio Movimento e Traffico alle necessarie inchieste nei casi di irregolarità gravi da esso rilevate nelle gestioni ed interviene anche in quelle che per analoghi motivi vengono promosse dalle Divisioni del Movimento e Traffico;

provvede ai rimborsi concernenti i viaggi in servizio;

si occupa degli accertamenti relativi ai viaggi delle Compagnie drammatiche ed assimilati;

attende alla compilazione dei prontuari delle distanze chilometriche per la tassazione e lo istradamento dei trasporti;

provvede alla stampa dei biglietti di viaggio a mezzo delle stamperie dell'amministrazione, servendosi quando occorra, di stabilimenti privati;

provvede alla tenuta dei fogli matricolari e stati di famiglia del proprio personale, alla compilazione dei ruoli delle competenze, alla gestione del fondo di scorta, alla tenuta degli inventari ed al rilascio dei biglietti di servizio, dei buoni bagaglio e delle lettere di porto in servizio in conformità dei regolamenti;

provvede al disimpegno di tutti gli altri affari concernenti la parte commerciale e contabile dei trasporti non menzionati innanzi.

Articolo 6 — Sono di competenza del Capo del Servizio Commerciale e Controllo prodotti:

a) la definizione delle vertenze commerciali che eccedendo la competenza delle Divisioni del Movimento e Traffico importino il pagamento di indennità non superiori a lire 3,000.

b) la stipulazione dei contratti, di competenza del Servizio, nei limiti e con le norme stabilite;

c) l'abbuono giustificato di diritti di sosta e magazzinaggio, sopratasse per penalità e simili, di importo eccedente la competenza delle Divisioni suddette, ma non superiori alle lire 300;

d) la risoluzione delle questioni di massima relative alla applicazione delle tariffe ed alle condizioni di trasporto;

e) l'assunzione ed esonero di operai e manovali avventizi, con le norme stabilite e nei limiti delle piante approvate;

f) l'autorizzazione del lavoro straordinario ed a cottimo, entro il limite di spesa annua assegnato;

g) l'invio di personale in sussidio temporaneo da un ufficio all'altro;

h) la concessione dei congedi ordinari al personale degli uffici centrali in sede ed ai capi degli uffici distaccati.

i) le concessioni dei congedi straordinari senza paga fino a tre mesi al personale del grado 5° ed inferiori, purchè non importino aumento di spesa;

k) i traslochi degli agenti del grado 7° ed inferiori, purchè a parità di funzioni e nei limiti delle piante organiche;

l) la concessione dei sussidi nelle forme e nei limiti stabiliti;

m) la concessione di anticipazioni al personale degli uffici nelle forme e nei limiti stabiliti;

n) l'applicazione al proprio personale delle punizioni nei limiti di competenza degli articoli 48 e 49 del Regolamento del personale.

Articolo 7. — Il Capo del Servizio Commerciale e Controllo prodotti per i provvedimenti relativi al personale, eccedenti la propria competenza, prende accordi col Servizio Centrale del personale e previdenza.

Articolo 8. — Il Capo del Servizio Commerciale e Controllo Prodotti sottopone alla firma del Direttore Generale gli ordini di servizio, le circolari, le istruzioni, le norme, le relazioni al Consiglio di Amministrazione, le comunicazioni ai Servizi Centrali o alle Divisioni Compartimentali contenenti disposizioni di massima e rappresentanti impegni dell'Amministrazione per agevolazioni al pubblico ed altro simile, la corrispondenza coi Ministeri, colle altre amministrazioni in genere, coi Senatori e Deputati, coi Prefetti, con le Provincie, i Comuni ed altri enti morali, con le Camere di Commercio, Comizi Agrari, ecc., e coi terzi che si rivolgano direttamente al Direttore Generale, in quanto non sia diversamente disposto.

Corrisponde poi a propria firma coi Servizi Centrali per tutti gli altri affari, con gli uffici ed agenti distaccati da lui dipendenti, con l'istituto sperimentale, con le Divisioni, Sezioni ed altri uffici compartimentali, con le stazioni, con le agenzie e coi privati che a lui facciano capo per reclami, questioni ed affari commerciali di sua competenza.

Articolo 9. — I Capi degli Uffici distaccati, ciascuno per la parte che riguarda il proprio ufficio, provvedono alla tenuta dei fogli matricolari e stati di famiglia del proprio personale, alla compilazione dei ruoli delle relative competenze; alla tenuta dell'inventario e al rilascio dei biglietti, buoni bagaglio e lettere di porto in servizio, il tutto in conformità dei regolamenti.

Essi provvedono inoltre:

a) alla concessione di congedi ordinari;

b) alle concessioni dei congedi straordinari senza paga fino ad un mese al personale di grado inferiore al 7°, purchè non importino aumento di spesa;

c) alla concessione di anticipazioni nelle forme e nei limiti stabiliti;

d) all'applicazione delle punizioni nei limiti di competenza indicate dall'art. 48 del regolamento del personale.

Articolo 10. — I Capi degli Uffici 9° e 10° corrispondono normalmente con le Divisioni, Sezioni, con gli altri uffici compartimentali, con le stazioni, con le agenzie ed i transiti, nonchè col pubblico per reclami, rilievi, contestazioni, domande di informazioni, ecc. su affari di loro competenza.

La loro corrispondenza è firmata coll'indicazione: *Il Capo del Controllo Prodotti.*

Tutta l'altra corrispondenza e quella fatta con circolare alle stazioni per richiami di indole generale sarà a firma del Capo Servizio.

Articolo 11. — Il Capo dell'Ufficio 8° si regolerà per la corrispondenza come i Capi dei Controlli Prodotti.

La sua corrispondenza sarà firmata colla indicazione: *Il Capo Ufficio Contabilità Prodotti.*

L'Ufficio 8° di nuova formazione, entrerà gradatamente in funzione secondo le istruzioni del Capo Servizio.

Il presente Ordine Generale, che andrà in vigore col 1° maggio 1909, abroga e sostituisce gli Ordini Generali N. 7 e 14-1906 rispettivamente in data 17 maggio, 26 giugno 1906 e tutte le altre precedenti disposizioni in argomento.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella adunanza del-'8 aprile 1909.

Ordine di Servizio N. 99. (SERVIZIO VIII).

Abbonamenti per impiegati ed agenti delle Amministrazioni centrali e provinciali dello Stato e rispettive famiglie, degli operai degli stabilimenti militari nonchè delle famiglie degli ufficiali e dei militari di truppa.

(Vedi Ordine di Servizio N. 55-1907).

A parziale modificazione delle disposizioni contenute nell'Ordine di Servizio N. 55-1907 circa i biglietti d'abbonamento per impiegati dello Stato, famiglie, ecc., si avverte che l'emissioni di tali biglietti, fino ad ora affidata ai Controlli Prodotti di Firenze e di Messina, avrà luogo d'ora innanzi direttamente a cura del Servizio Centrale VIII.

Ordine di Servizio N. 100. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Tariffa eccezionale N. 1003 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 62-1909).

Dal 15 aprile 1909 la tariffa eccezionale N. 1003 P. V. è estesa ai trasporti di *vino comune guasto e di uva pigiata ecc.* in partenza dalle stazioni delle linee meridionali indicate nella tariffa stessa e in destinazione della stazione di *Imola.*

Per conseguenza nella intestazione della tariffa eccezionale predetta, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Ordine di Servizio N. 101. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Tariffa eccezionale N. 1008 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 267-1908).

Dal 16 aprile 1909 la tariffa eccezionale N. 1008 P. V. sarà estesa ai trasporti di « *Barili, botti, caratelli e fusti di legno nuovi, vuoti, ecc.* » in partenza dalla stazione di *Molfetta.*

In conseguenza, nella intestazione della detta tariffa eccezionale, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Ordine di Servizio N. 102. (SERVIZIO VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 e 5 ed al personale delle gestioni

Servizio cumulativo con la Ferrovia Elettrica di Valle Brembana.

(Vedi Ordine di Servizio N. 115-1907)

La Ferrovia Elettrica di Valle Brembana ha dichiarato che, nelle sue stazioni, le operazioni di carico e scarico delle merci delle prime cinque classi vengono sempre eseguite a cura dell'Amministrazione, qualunque sia la tariffa applicabile sulle Ferrovie dello Stato.

In conseguenza di ciò, devesi modificare come appresso il secondo capoverso dell'art. 27 dell'Ordine di Servizio N. 115-1907;

« Le operazioni di carico e scarico delle merci delle prime
« cinque classi nelle stazioni della Ferrovia di Valle Brembana
« sono, in ogni caso, riservate a detta Ferrovia ; nelle stazioni,
« invece, delle altre Amministrazioni sopra ricordate, le opera-
« zioni stesse sono obbligatorie o facoltative per le parti, nei
« casi in cui tale obbligo o facoltà risultano dalle tariffe in
« vigore ».

Ordine di Servizio N. 103. (Servizio VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Estensione di servizio nella fermata di « Cassano Irpino ».

A datare dal 19 aprile 1909, la fermata di *Cassano Irpino*, della linea Avellino-Rocchetta S. Antonio, fin qui ammessa al servizio della piccola velocità ordinaria, limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 50 ciascuno, viene abilitata al servizio stesso per le spedizioni fino a 100 Kg. cadauna alla condizione che i singoli colli non superino i 50 Kg.

Di conseguenza, a pag. 26 del Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le Stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908), di fronte al nome della fermata di *Cassano Irpino*, nella colonna 10, si dovrà cambiare in 9) il richiamo 3), riportando in calce l'annotazione:

9) Limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 100 cadauno e composti di colli non superanti ciascuno i 50 Kg.

Ordine di Servizio N. 104. (Servizio VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Estensione di servizio nella stazione di « Casale Popolo ».

(Vedi Ordine di Servizio N. 163-1908)

La Stazione di *Casale Popolo*, della linea Chivasso-Casale, già ammessa al Servizio della piccola velocità ordinaria limitatamente ai trasporti a vagone completo delle merci ascritte alle ultime tre classi della Tariffa, con obbligo alle parti di provvedere alle operazioni di carico e scarico, nonchè ai trasporti di qualunque merce, pure a vagone completo, eseguiti per conto dell'Unione Italiana fra Consumatori e Fabbricanti di concimi

chimici avente lo stabilimento raccordato con la Stazione, viene abilitata anche ai trasporti a P. V. di sacchi vuoti in piccole partite.

Di conseguenza, alla nota 7) in calce alla pagina 26 del Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le Stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908), si dovrà aggiungere:

. . . . ed ai trasporti di sacchi vuoti in piccole partite.

Ordine di Servizio N. 105. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Tariffa locale N. 401 P. V.

Col 16 aprile 1909 la tariffa locale N. 401 P. V. è estesa ai trasporti di *Marmi naturali, greggi e lavorati* in partenza dalla Stazione di *Viareggio* con i prezzi indicati nell'unito foglio, che dovrà essere inserito dopo la pagina 158 della parte IV delle Tariffe e Condizioni (edizione, maggio 1908).

Nell'intestazione della tariffa locale predetta dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata Stazione di *Viareggio*.

Ordine di Servizio N. 106. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Servizio diretto viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Svizzera, via Gottardo e fra Trieste e la Svizzera, via Cormons-Gottardo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 166-1908).

Col giorno 15 aprile 1909 viene attivato un 1° Supplemento alla Tariffa del servizio diretto per viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Svizzera, via Gottardo e fra Trieste e la Svizzera, via Cormons-Gottardo, edizione 1° luglio 1908.

Nel detto supplemento figurano le nuove corrispondenze dirette indicate nell'annesso prospetto, che si aggiungono a quelle risultanti dai prospetti allegati all' Ordine di Servizio N. 166-1908.

Servizio diretto per viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Svizzera
(*via Gottardo*)

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Airolo	Altdorf	Basel S. R. B. (Basilea)	Buchs (Rheintal)	Castione (*)	Faido	Giornico	Lugano
Alassio	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	c. s.
Alessandria	—	—	—	—	—	—	—	—
Arona	—	—	—	—	—	—	—	—
Bergamo	—	—	—	—	—	—	—	—
Bologna	—	—	—	—	—	—	—	—
Brescia	—	—	—	—	—	—	—	—
Como	—	—	—	—	c. s. a. r. (2)	—	—	—
Firenze S. M. N.	—	—	—	—	—	—	—	—
Genova P. P.	—	—	—	—	—	—	—	—
Laveno Momb.	—	—	—	—	c. s. a. r. (2)	—	—	—
Lecco	—	—	—	—	—	—	—	—
Luino	—	—	—	—	a. r.	—	c. s.	—
Maccagno			—	—	—	—	—	—
Milano Cent.	a. r.	c. s.	—	c. s. (2)	c. s. a. r. (2)	a. r.	—	—
Monza	—	—	—	—	—	—	—	—
Mortara	—	—	—	—	—	—	—	—
Napoli	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. — Biglietti di corsa semplice - a. r. — Biglietti di andata e ritorno.
(*) Sola 3ª classe.
(1) In partenza dalla Svizzera questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno
(2) In partenza dall'Italia questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Luzern (Lucerna)	Mesocco	Olten	S. Nazzaro	Thun	Uzwil	Winterthur	Zürich H. B. (Zurigo)
Alassio	c. s.	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)
Alessandria	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—
Arona	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—
Bergamo	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—
Bologna	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—
Brescia	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—
Como	—	c. s. (2)	c. s. (2)	—	—	—	—	a. r.
Firenze S. M. N.	—	—	—	—	c. s. (2)	—	c. s. (2)	—
Genova P. P.	—	c. s.	—	—	c. s.	—	—	—
Laveno Momb.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lecco	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—
Luino	—	c. s.	—	—	—	—	—	—
Maccagno	—	—	—	a. r.	—	—	—	—
Milano C.	—	c. s.	—	—	c. s.	c.s.a.r. (2)	—	—
Monza	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—
Mortara	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—
Napoli	—	—	—	—	—	—	c. s. (2)	—

c. s. — Biglietti di corsa semplice – a. r. — Biglietti di andata e ritorno.
(1) In partenza dalla Svizzera questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.
(2) In partenza dall'Italia questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Airolo	Altdorf	Basel S. B. B. (Basilea)	Buchs (Rheintal)	Castione (*)	Faido	Giornico	Lugano
Novara	—	—	—	—	c.s.,a.r. (1)	—	—	—
Pavia	—	—	—	—	—	—	—	—
Piacenza	—	—	—	—	—	—	—	—
Pino Tronzano. .	—	—	—	—	—	—	—	—
Roma Termini. .	—	—	—	—	—	—	—	—
Torino P. N. . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Venezia	—	—	—	—	—	—	—	—
Vercelli	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. — Biglietti di corsa semplice - a. r. — Biglietti di andata e ritorno.
* Sola 3ª classe.
(1) In partenza dall'Italia questi biglietti verrano istituiti soltanto in caso di bisogno.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Luzern (Lucerna)	Mesocco	Olten	S. Nazzaro	Thun	Uzwil	Winterthur	Zurich H. B. (Zurigo)
Novara . . .	—	c. s.	—	—	—	—	c.s.,a.r. (1)	—
Pavia	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—
Piacenza . . .	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—
Pino Tronzano. .	—	—	—	a. r.	—	—	—	—
Roma Termini. .	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—
Torino P. N. . .	—	c. s.	—	—	c. s. (1)	—	—	—
Venezia . . .	—	—	—	—	—	—	c. s.	—
Vercelli. . . .	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—

c. s. - Biglietti di corsa semplice — a. r. - Biglietti di andata e ritorno.
(1) In partenza dall'Italia questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.

Ordine di Servizio N. 107. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Tariffa locale N. 211 P. V.

Col 15 aprile 1909 la tariffa locale N. 211 P. V. è estesa ai trasporti di *asfalto in roccia ed in polvere* in partenza dalla stazione di *Manoppello.*

In conseguenza, nella intestazione della tariffa locale predetta, deve essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Circolare N. 23. (Servizio IV).

Sottoscrizione in favore degli orfani degli agenti periti in causa del terremoto del 28 dicembre 1908.

L' On. Consiglio d'Amministrazione, nella seduta del 2 aprile 1909, preso atto con compiacimento che le oblazioni del personale in favore degli orfani degli agenti ferroviari periti in causa del terremoto, hanno raggiunto la somma di circa L. 213.000 e che altre 18.000 lire circa sono state offerte da estranei per lo stesso scopo, ha deliberato:

1° di fissare in L. 250.000 la somma per concorso della Amministrazione nella sottoscrizione promossa fra il personale ferroviario in favore degli orfani suddetti;

2° di approvare le modalità ed i criteri proposti per provvedere al ricovero degli orfani stessi dalla Commissione all'uopo nominata:

3° di confermare in carica fino a tutto l'anno 1910 tale Commissione quale è ora composta dei Signori:

MARCHESE Avv. Nunziante - *Consigliere d'amministrazione, Presidente*
AMOROSO Ing. Cav. Uff. Nicola - *Sotto Capo Servizio*
TARCHI Cav. Ermanno - *Capo Divisione*
RAVAJOLI Rag. Cav. Aldo - *Ispettore Capo*
CALABRESE Emanuele - *Sotto Ispettore*
TRANFO Saverio - *Capo stazione di 1° grado*
PANGELLA Lorenzo - *Applicato.*

coll'incarico di provvedere a ricoverare e soccorrere gli orfani in base ai proposti criteri e di amministrare il fondo raccolto, provvedendo altresì a che sia investito in titoli garantiti dallo Stato, e di presentare annualmente il rendiconto morale e finanziario;

4° che l'eventuale avanzo del fondo costituito per il soccorso agli orfani del terremoto sia impiegato per fondare, col volontario concorso del personale, un Istituto che possa provvedere in modo permanente alla tutela degli orfani degli agenti ferroviari e specialmente di quelli morti per causa di servizio; con impegno da parte dell'Amministrazione di dare a tale istituto tutto il possibile suo appoggio morale e materiale e nella fiducia che lo spirito filantropico del personale, con tanto slancio manifestato nella dolorosa circostanza del terremoto, dia presto vita e assicuri una rigogliosa esistenza alla costituenda nuova benefica istituzione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

QUALITÀ DELLE MERCI	Peso minimo per ogni spedizione	Da **Viareggio** alle stazioni sottoindicate									
		Civitavecchia	Genova P. B.	Genova Principe	Livorno Marittima	Napoli Centrale (1)	Roma Termini	Roma Trastevere	S. Limbania Calate (2) e Genova P. P. Calate pei Magazz. Gener.	S. Benigno Calate	Spezia Marittima
	Tonn.	Lire									
Marmette o ambrogette da pavimento											
Marmo in blocchi od in massi anche squadrati, di peso fino a 5 tonn. per pezzo . . .	8	13.225	—	—	—	—	16.562	16.192	—	—	4.991
— in lastre o lastroni semplicemente segati											
— in blocchi od in massi anche squadrati, di peso superiore alle 5 e fino alle 10 tonnellate per pezzo	—	16.058	10.053	10.238	4.542	—	20.229	19.766	10.769	10.691	4.681
	20	13.225	8.600	8.755	4.099	27.233	16.562	16.192	9.214	9.167	4.197
— come sopra, di peso superiore alle 10 e fino alle 20 tonnellate per pezzo	—	—	11.505	11.721	4.985	—	—	—	12.293	12.216	5.165
	20	18.661	10.053	10.238	4.542	—	23.669	23.113	10.769	10.691	4.681
— in lavori di architettura anche con ornati (esclusi gli oggetti d'arte e le sculture) e marmo in lavori semplici od in pezzi semplicemente abbozzati o ridotti a sagoma, come: balaustre, camini, capitelli, cippi, colonne, gradini, lapidi, lastre e lastroni lucidi per mobili, lavatoi, mensole, mortai, stipidi, tavole, vasche e simili, fino a 5 tonnellate per pezzo. . .	8	13.452	10.053	10.238	4.326	27.160	16.789	16.418	10.769	10.691	4.681
— come sopra, di peso superione alle 5 e fino alle 10 tonnellate per pezzo	—	19.117	12.957	13.205	5.212	40.129	21.123	23.566	13.817	13.740	5.649
	20	16.284	11.505	11.721	4.769	33.794	20.456	19.992	12.293	12.216	5.165
— come sopra, di peso superiore alle 10 e fino alle 20 tonnellate per pezzo	—	24.555	14.410	14.688	5.655	52.571	31.230	30.488	15.342	15.265	6.134
	20	21.723	12.957	13.205	5.212	46.237	27.563	26.914	13.817	13.740	5.649

(1) Per Napoli scalo marittimo aggiungere le tasse dell'Allegato N. 8 alle tariffe.

(2) Per S. Limbania magazzini aggiungere L. 0.515 per tonnellata.

Ordine di Servizio N. 10.[V] (Servizi VII e X).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 11, 26, 27, 28, 29, e 31

Restituzione di carri noleggiati.

Debbonsi restituire i 120 carri chiusi noleggiati di proprietà della *Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft* di Vienna, aventi i nostri numeri di servizio:

NH. da 8000 a 8029
NH. da 8100 a 8189.

A regolare detta restituzione si prescrive:

a) a datare da lricevimento del presente, è assolutamente vietata alle stazioni l'utilizzazione dei carri in parola, i quali devono invece essere concentrati a *Mestre*, scortati dal mod. *G*-130-*a*, coll'indicazione: *per restituzione a Cormons*;

b) i Verificatori che rintracciassero di tali carri — dovranno etichettarli vietandone in modo assoluto l'utilizzazione, ed invitando la stazione a spedirli a Mestre col mezzo più sollecito;

c) le Officine, le Squadre Rialzo e le Ditte private, che alla data suddetta hanno di tali carri in corso di riparazione, devono sollecitare la riparazione stessa il più possibile, e — tosto eseguita — consegnarli alla locale stazione, con invito di spedirli a Mestre scortati dal prescritto bollettino sopracitato. Per le riparazioni si dovranno seguire le modalità che saranno indicate con speciali disposizioni;

d) i carri guasti etichettati per le Officine o per le Squadre Rialzo, che alla data d'inizio della restituzione si trovassero ancora giacenti sui binari e nei parchi, non saranno più inoltrati in riparazione, ma dovranno senz'altro essere spediti a Mestre come sopra è detto, a meno che non si tratti di riparazioni assolutamente indispensabili per garantire la sicurezza della circolazione, riparazioni che dovranno eseguirsi colla massima sollecitudine. Le stazioni dovranno pertanto prendere accordi col personale della Trazione e Materiale,

perchè i carri muniti di etichetta arancione (mod. *L* 57-b) siano verificati e venga deciso se possono, senza bisogno di riparazioni, essere inoltrati a Mestre.

Pei carri che venissero ad avariarsi durante il periodo di riconsegna, se non richiedono riparazioni assolutamente indispensabili per la sicurezza della circolazione, non dovranno essere muniti di etichetta mod. *L* 57-b (arancione), ma dovranno essere inviati a Mestre muniti di etichetta mod. *L*-57-a (azzurro);

e) qualora per mettere i carri guasti in condizioni di sicura circolazione, occorressero dei pezzi di ricambio, questi dovranno essere richiesti d'urgenza nei modi d'uso, alle Officine di Bologna che li hanno in iscorta;

f) il giorno 20 aprile 1909 le Divisioni di Movimento e Traffico e quelle di Trazione e Materiale, nonchè le Officine di Torino, Verona e Firenze, faranno accertare, nei limiti delle rispettive competenze, il quantitativo dei carri da restituirsi, giacenti etichettati sui binari del Movimento e Traffico e negli speciali parchi riparandi, e di quelli esistenti in riparazione presso le Officine, le Squadre di Rialzo e le Ditte private e parchi annessi. Entro il giorno 25 aprile 1909, le predette Divisioni e le Officine di Torino, Verona e Firenze, dovranno trasmettere alla Direzione Generale (Servizio VII) gli elenchi completi degli accertamenti fatti, specificando quali fra i veicoli riparandi, giacenti sui binari del Movimento e Traffico e nei parchi riparandi, sono in condizioni da poter circolare senza pericolo e quindi da poter esser subito spediti, e quali invece non sono in tali condizioni ed abbisognano quindi di riparazioni per poter viaggiare con sicurezza.

Le Divisioni di Movimento e Traffico e quelle della Trazione e Materiale, devono provvedere in relazione a quanto sopra e curare che le presenti disposizioni vengano rigorosamente osservate, avendo presente che — in base agli obblighi contrattuali — l'Amministrazione è soggetta a gravissime penalità in caso di ritardo nella restituzione, penalità che verranno addebitate ai responsabili. Debbono inoltre assicurarsi della regolare e sollecita distribuzione degli estratti del presente Ordine di Servizio.

La Divisione di Movimento e Traffico di Venezia darà poi

le opportune istruzioni alle stazioni di Udine e Cormons, per le operazioni doganali e le modalità di spedizione dei carri all'estero, nonchè per la pulizia dei carri stessi.

La Divisione della Trazione e Materiale di Venezia provvederà perchè a Mestre vengano eseguite le riparazioni occorrenti allo scopo di rimettere i carri colà concentrati in condizioni di poter circolare fino a destino, senza compromettere la sicurezza e la continuità del servizio.

Richiamo poi l'attenzione di tutto il personale sulla restituzione dei 1764 carri noleggiati alle Ditte Auxiliaire di Bruxelles, Ludewig et Lange di Berlino ed Erste Eisenbahn di Vienna, di cui l'Ordine di Servizio N. 346-1908, restituzione che — malgrado le sollecitazioni fatte cogli Ordini di Servizio N. 5v e 9v del corrente anno — non potè ancora essere ultimata.

Il personale tutto, e specialmente quello di Dirigenza sul quale ricade maggior responsabilità, dovrà quindi adoperarsi con ogni mezzo per condurre a termine al più presto la restituzione dei 1764 carri sopraccennati, e far sì che simile inconveniente non abbia a verificarsi per la restituzione dei 120 carri chiusi, oggetto del presente Ordine di Servizio.

Circolare N. 4.v (Servizio VII).

Inoltro di carri serbatoi con pareti di tela per la via di Basilea.

La Dogana di Basilea, contesta e minaccia di respingere le spedizioni di vino effettuate con veicoli arredati con botti, difese da pareti di tela, anzichè di legno, perchè non presentano la voluta garanzia del vincolo doganale.

La Società per le Ferrovie di Reggio Emilia (Esportazione agricola) e le ditte Semler e Gerhardt di Genova e G. Garavaglia di Milano, proprietarie o locatarie di carri trovantisi in dette condizioni, sono quindi state invitate – nel particolare

loro interesse – a non valersi di essi per spedizioni che devono proseguire oltre Basilea, verso l'Alsazia e Lorena.

È però opportuno che, venendo presentate spedizioni in direzione e nelle condizioni suesposte, anche le stazioni abbiano cura di avvertire gli speditori, degli inconvenienti a cui si esporrebbero pei ritardi e per le conseguenti spese.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Errata-Corrige

R. Decreto N. 159 (Boll. 14-09) a pag. 89 art. 9 prima riga, invece di: presentato *dal* Parlamento, leggasi: presentato *al* Parlamento.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO II - 1909

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . *L.* **4,00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . . . „ **8,00**

ANNO II - N. 16.

22 APRILE 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali:
Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

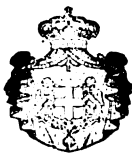
Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*:

Per memoria.

Roma, aprile 1909 — Tip Ditta L. Cecchini — C-75.

Errata-Corrige

Ordine di Servizio N. 81-1909 (Boll. 11). Pag. 208 cancellare i prezzi dei biglietti di andata e ritorno per il percorso Cerignola stazione-Cerignola Città, e sostituirli con i seguenti: 1ª classe L. 1.25 — 2ª classe L. 0.90 — 3ª classe L. 0.60.

Ordine di Servizio N. 85-1909 (Boll. 12). In tutte le citazioni della stazione di Tollo-Canosa Sannita, trasportare il tratto d'unione fra Tollo e Canosa (*Tollo-Canosa Sannita*).

Ordine di Servizio N. 108. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio Italo-Germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 93-1909).

Con effetto dal 15 Aprile 1909 sono andate in vigore nella tariffa diretta italo-germanica (Parte II-*B*) le seguenti aggiunte:

Pag. 303 e 321 (16° Supplemento). — Elenco delle stazioni germaniche. — Aggiungere a loro posto, secondo l'ordine alfabetico e colle rispettive indicazioni, il nome delle stazioni qui sotto indicate:

—	*Eckdorf* ✝	—	827	871	1024	—
—	*Kendenich* ✝. . . .	—	825	869	1022	—

✝ *Ammessa ai soli trasporti di carbone.*

Pag. 700-701 (22° Supplemento). — Tariffa eccezionale per i carboni. — Aggiungere il nome delle seguenti nuove stazioni coi relativi prezzi:

Eckdorf	Pino	2.24
	Chiasso	2.37
	Peri	2.71
Kendenich	Pino	2.24
	Chiasso	2.37
	Peri	2.71

Pag. 3. — Nuova tariffa eccezionale pel trasporto dei carboni minerali dalla Germania all'Italia, via Iselle. — Aggiun-

gere il nome delle stazioni qui appresso indicate, riportandovi le distanze ed i prezzi relativi:

DISTANZE	STAZIONI	Prezzo per quintale
868	Eckdorf	2.36
866	Kendenich	2.36

Col 1° Aprile 1909 la stazione di Schönebeck venne ammessa alla tariffa eccezionale N. 1 pel trasporto di metalli e prodotti metallurgici dalla Germania all'Italia, coi seguenti prezzi da introdursi nella ristampa in vigore colla stessa data del 1° Aprile:

Tariffa eccezionale N. 1 P. V.

		a	b	c	d	e	f	g	h	i	k	l	m	n	o	p
Schonebeck	Pino . . .	9.19	9.01	9.01	9.01	5.16	5.16	5.16	5.16	3.59	3.59	3.59	3.14	2.76	2.68	2.68
	Chiasso .	9.70	9.48	9.48	9.48	5.44	5.44	5.44	5.44	3.79	3.79	3.79	3.34	2.90	2.82	2.82
	Peri . . .	8.35	7.37	6.37	5.78	4.97	4.97	4.22	4.22	3.47	3.25	2.98	2.56	2.56	2.55	2.53

In conseguenza di tale ammissione dovranno modificarsi come segue le indicazioni relative alla stazione di Schönebeck esposte nell'elenco delle stazioni germaniche:

			Pino	Chiasso	Peri	Pont.
Mgd.	*Schönebeck* .	Nordhausen (*G*) (1) .	Pino	Chiasso	Peri	Pont.
		Halle a. Saale (*B*) (1)	1018	1063	955	—

Ordine di Servizio N. 109. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Concessione Speciale VI.

Nell'elenco relativo alla Concessione speciale VI, alla Nota (3) riferentesi all'Associazione di S. Francesco di Sales in Torino, aggiungere la filiale di « Castelnuovo d'Asti ».

Ordine di servizio N. 110. (Servizi VII e VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Facilitazioni pei trasporti di persone e di cose occasionati dal terremoto del 28 dicembre 1908.

(V. Ordine di servizio N. 2V - 1909)

In relazione al R. Decreto 18 Marzo 1909, N. 159 (Boll. N. 14-1909) si avverte che, pei sotto indicati trasporti da effettuarsi sulla Rete dello Stato a sollievo dei danneggiati dal terremoto della Calabria e della Sicilia, sono da applicarsi le seguenti facilitazioni, sotto l'osservanza delle norme e modalità appresso indicate, le quali, per quanto concerne i trasporti viaggiatori e bagagli, annullano e sostituiscono quelle fin qui vigenti in materia, comunque emanate.

Pei trasporti di merci invece rimangono ferme le disposizioni precedentemente impartite, in quanto non siano contrarie a quelle contenute nel presente Ordine di Servizio.

A partire dal 1° maggio 1909 le facilitazioni accordate col suddetto R. Decreto dovranno dalle stazioni essere applicate esclusivamente contro presentazione delle speciali richieste delle RR. Prefetture o Sotto Prefetture, stampate in carta color rosa e di cui in appresso. Fino al 30 aprile, le richieste delle Prefetture o Sotto Prefetture medesime potranno continuare ad essere accettate, anche se non compilate su tali moduli speciali.

I. — Viaggiatori e bagagli.

1. *Persone scampate dal terremoto e loro bagaglio* (1). — È confermata la concessione del trasporto gratuito delle persone scampate dal disastro che si allontanano dai luoghi devastati, o vi ritornano, o si recano ad altra residenza definitiva, nonchè il trasporto gratuito dei loro effetti personali (bagaglio) coi quali viaggiano.

2. *Personale di soccorso e suo bagaglio* (1). — È mantenuto il trasporto gratuito delle persone, col rispettivo bagaglio, che, per conto dei Comitati di soccorso, si recano, in comitiva od isolate, nei luoghi devastati per portare soccorsi, o ne fanno ritorno.

3. *Operai di Imprese accollatarie di lavori e bagaglio degli operai stessi.* — Pei viaggi di operai dipendenti da Imprese accollatarie di lavori nei luoghi colpiti dal terremoto sarà applicata la riduzione prevista dalla Concessione speciale XI (Tariffa dell'Appendice al prontuario) senza vincolo di quantitativo minimo di viaggiatori. Pel trasporto del bagaglio dei predetti operai si applicheranno i prezzi della tariffa militare.

4. *Modalità per l'applicazione delle facilitazioni pei trasporti viaggiatori.* — Per quanto riguarda il trasporto delle persone di cui cui ai punti 1, 2 e 3, le relative facilitazioni (viaggi gratuiti ed a tariffa ridotta) dovranno essere applicate verso ritiro di apposite richieste, individuali o collettive, rilasciate esclusivamente dalle RR. Prefetture o Sotto Prefetture del Regno, stampate su carta rosa e portanti in testa l'indicazione: « Provvedimenti a favore dei danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 ».

Tali richieste sono di due specie: Mod. *A* valevoli pei viaggi gratuiti di cui ai punti 1 e 2; Mod. *B* valevoli pei viaggi a tariffa ridotta di cui al punto 3. Esse si compongono di due sezioni, una delle quali va trattenuta dal bigliettario per allegarla alla contabilità viaggiatori a giustificazione del biglietto emesso senza riscossione di tasse od a prezzo ridotto, e l'altra

(1) La concessione del trasporto gratuito del bagaglio è limitata ad un massimo di Kg. 50 per persona.

va consegnata alle persone che viaggiano, cui deve servire come documento di identità personale o collettivo e per ottenere, quando del caso, una nuova richiesta pel viaggio di ritorno.

Per ogni richiesta devesi emettere un biglietto Mod. I-201 valevole per la destinazione, la via, la classe ed il quantitativo di posti indicati nella richiesta stessa.

Su tutti i biglietti emessi le stazioni devono indicare gli estremi della richiesta prefettizia.

I biglietti per i viaggi gratuiti devono essere staccati dalla matrice lungo la linea degli zero.

Le richieste devono essere completate dalle stazioni, in entrambe le sezioni, colla indicazione della serie e del numero del biglietto emesso e munite del bollo ad umido.

I biglietti rilasciati pei viaggiatori di cui trattasi dovranno essere tutti contabilizzati al prospetto XI del Mod. I-213.

5. *Norme per la utilizzazione dei biglietti.* — I viaggiatori di 2ª classe sono ammessi in tutti i treni, compresi i direttissimi; quelli di 3ª classe nei treni diretti, accelerati, omnibus e misti, restando esclusi dai direttissimi.

Non sono ammessi cambi di classe.

Sono ammesse le vie facoltative e le deviazioni risultanti dall'elenco in vigore, avvertendo che i viaggiatori fruenti della concessione gratuita hanno facoltà di seguire gratuitamente anche le deviazioni.

L'identità dei viaggiatori è dimostrata, personalmente o collettivamente, dall'esibizione della seconda parte della richiesta prefettizia che devono tenere presso di sè.

6. *Modalità per l'applicazione delle facilitazioni pel trasporto dei bagagli.* — Analogamente a quanto è stabilito pei viaggiatori, le facilitazioni di cui ai punti 1, 2 e 3 riguardanti il trasporto dei bagagli si applicano verso ritiro di apposite richieste rilasciate esclusivamente dalle RR. Prefetture o Sotto Prefetture del Regno, stampate su carta rosa, e portanti in testa l'indicazione: « Provvedimenti a favore dei danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 ».

Le richieste bagagli sono pure di due tipi: Mod. *C* valevole pel trasporto gratuito del bagaglio delle persone di cui ai punti 1 e 2; Mod. *D* valevole pel trasporto a tariffa mili-

tare del bagaglio degli operai di cui al punto 3. Su ciascuna di tali richieste dovrà figurare il numero, d'ordine e del fascicolo, di quella, Mod. *A* o Mod. *B*, rilasciata pel viaggio della persona o delle persone cui il bagaglio appartiene.

Per ogni richiesta devesi effettuare una sola spedizione bagagli anche se questi appartengono a più persone.

Sugli *scontrini* e sui *fogli di via* delle spedizioni si dovranno indicare gli estremi della richiesta prefettizia e questa dovrà essere completata coll'indicazione del numero dello scontrino emesso, applicandovi poscia il bollo ad umido di stazione.

Siffatte richieste dovranno poi essere allegate alla contabilità bagagli, a giustificazione delle spedizioni gratuite od a prezzo ridotto.

II. — **Merci.**

1. *Trasporti di materiali da costruzione, attrezzi, viveri, ecc* — È mantenuto il trasporto gratuito dei materiali da costruzione, attrezzi, viveri, indumenti, suppellettili, ecc, che vengono elargiti da Comitati o da privati ai superstiti.

I trasporti dei materiali da costruzione e degli altri oggetti sopra ricordati devono essere eseguiti, di regola, a P. V.; l'accettazione a G. V. potrà essere ammessa soltanto pei generi deperibili o per le merci di assoluta urgenza, quando questa sia validamente comprovata.

2. *Trasporti di masserizie.* — Pel trasporto a piccola velocità delle masserizie dei profughi che vanno a stabilirsi definitivamente in determinate località, sia che le masserizie stesse siano state da essi ricuperate nei luoghi colpiti dal terremoto, sia che vengano loro provvedute dalla beneficenza, sarà applicata la riduzione del 50 per cento sui prezzi della tariffa speciale competente, salvo il prezzo minimo di centesimi 2 e mezzo per tonnellata-chilometro.

I diritti fissi e le tasse accessorie in genere dovranno essere computati integralmente.

3. *Modalità per l'applicazione delle facilitazioni pei trasporti merci.* — Per fruire delle facilitazioni suindicate gli speditori dovranno presentare, insieme cogli ordinari documenti di tra-

sporto, apposite richieste stampate su carta rosa (Mod. E e F), portanti in testa l'indicazione « Provvedimenti a favore dei danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 », seguita dall'altra « Spedizioni in esenzione di tasse » oppure dalla citazione del ribasso da applicarsi.

Tali richieste devono essere rilasciate esclusivamente dalle RR. Prefetture o Sottoprefetture del Regno, le quali sono tenute ad accertarsi che i materiali da costruzione e gli altri oggetti, di cui viene richiesto il trasporto gratuito, sono effettivamente destinati a beneficio della generalità dei danneggiati dal terremoto e non spediti a scopo di commercio.

Le richieste stesse non sono da tenersi valide, qualora non siano debitamente completate in ogni loro parte.

4. *Responsabilità della ferrovia.* — Pei trasporti gratuiti e per quelli di masserizie a tariffa ridotta non si ammettono reclami per ritardi di resa, e, trattandosi di masserizie recuperate, neanche per avarie.

Per i materiali da costruzione e gli altri oggetti elargiti e per le masserizie nuove, pure elargite, i reclami per avarie o perdite potranno ammettersi solo quando venga provata la colpa dell'Amministrazione.

In tutto quanto non è diversamente disposto dal presente Ordine di Servizio, valgono, pel rilascio ed uso dei documenti e per l'eseguimento dei trasporti, le disposizioni generali per l'applicazione delle Concessioni speciali.

III. — **Concentramento ed avviamento dei trasporti merci.**

1. — Trasporti destinati in Sicilia ed a Reggio Calabria loco.

a) *Trasporti di materiali da costruzione, da ricovero e da riparo in genere (legnami, garette, baracche smontabili, ferramenta, lastre zinco, tubi ferro, ghisa, piombo, cementi, eternit, cartoni incatramati, copertoni, mattoni, tegole, embrici, pozzolana, pietra, calce).*

I trasporti di questi materiali per la Sicilia e per Reggio

Calabria dovranno essere diretti per l'imbarco ai porti di Genova, e Napoli e precisamente:

a Genova

i trasporti provenienti da stazioni comprese nelle provincie di Alessandria, Bergamo, Brescia. Como, Cremona, Cuneo, Genova. Massa e Carrara, Modena, Milano, Novara, Parma, Pavia, Piacenza, Porto Maurizio, Reggio Emilia, Sondrio, e Torino;

a Napoli

i trasporti provenienti da stazioni comprese nelle provincie di Ancona, Aquila, Arezzo, Ascoli, Avellino, Belluno, Benevento, Bologna, Campobasso, Caserta, Chieti, Ferrara, Firenze, Foggia, Forlì, Grosseto, Livorno, Lucca, Macerata, Mantova, Napoli, Padova, Perugia, Pesaro e Urbino, Pisa, Ravenna, Roma, Rovigo, Salerno, Siena, Teramo, Treviso, Udine, Venezia, Verona e Vicenza.

Le richieste prefettizie, i documenti di trasporto, e fin che è possibile anche i colli, dovranno portare perciò, a seconda delle giurisdizioni suddette, l'indicazione dei porti di appoggio di Genova Molo Vecchio, o Napoli Porta di Massa.

Quali destinatari di tali spedizioni dovranno figurare rispettivamente i Capi dei Compartimenti ferroviari di Genova e Napoli.

Ogni qualvolta poi taluno degli speditori intendesse prestabilire per quale particolare località della Sicilia debbano servire i materiali da spedirsi, dovrà similmente esserne fatto cenno nelle richieste prefettizie e nei documenti di trasporto.

I materiali da costruzione che provenissero dall'estero, a cura dei transiti di confine dovranno pure essere appoggiati, seguendo i criteri suesposti, a Genova Molo Vecchio modificando, se occorre, l'indicazione delle stazioni destinatarie sui documenti di trasporto ed indirizzandoli a quel Capo di Compartimento.

b) Trasporti di ogni genere provenienti da provincie del continente non nominate nel comma a).

I trasporti di qualsivoglia genere, in partenza da stazioni poste nelle provincie continentali non nominate precedentemente, saranno inviati a destinazione facendo loro percorrere la via normale.

2. — Trasporti destinati a località della Calabria (esclusa Reggio di Calabria).

I trasporti destinati a località della Calabria, esclusi quelli diretti a Reggio di Calabria (pei quali valgono le norme suesposte), verranno portati a destino per ferrovia, seguendo l'istradamento normale.

3. — Modo d'inoltro dei trasporti a carro completo ed in collettame.

I trasporti di materiali da costruzione, da riparo e ricovero in genere diretti per l'imbarco rispettivamente agli scali di Genova Molo Vecchio e Napoli Porta di Massa, viaggieranno sulle linee indicate nel prospetto allegato al presente Ordine di Servizio coi treni esposti di fianco a ciascuna linea, seguendo, ben inteso, l'istradamento normale prescritto.

Tutti i predetti trasporti, sulle linee non indicate nel citato prospetto, saranno inoltrati coi treni più adatti per raggiungere la più prossima delle linee indicate e trovarvi la coincidenza coi treni stabiliti nel prospetto stesso.

La Divisione Movimento e Traffico di Genova provvederà direttamente per disciplinare l'inoltro dei trasporti di cui si tratta allo scalo marittimo d'imbarco, in partenza da Novi S. Bovo, da Sampierdarena e da Brignole.

Quella di Napoli, previ accordi colla Divisione di Roma, ne regolerà l'inoltro da Roma Tuscolana e da Foggia verso Napoli.

Le Sezioni di Foggia, Bari e Napoli disciplineranno il viaggio da Napoli, da Foggia e da Bari dei trasporti diretti alle linee Calabresi.

Le disposizioni contenute nel presente Ordine di servizio non riguardano i trasporti di materiali che sono eseguiti dall'Amministrazione Ferroviaria (a mezzo del Servizio VI) per conto del Governo, in base all'articolo 1° del Regio Decreto 6 febbraio 1909, N. 45.

Detti trasporti se in provenienza da stazioni al nord di Napoli e in destinazione di Messina o Reggio Calabria loco, dovranno essere appoggiati a qualche porto per l'imbarco.

Potranno seguire esclusivamente la via ferroviaria i soli trasporti diretti a località della Calabria (esclusa Reggio).

Treni coi quali devono viaggiare sulle linee sottoindicate i trasporti di materiale da costruzione diretti agli Scali marittimi di Genova e Napoli per soccorsi ai danneggiati dal terremoto.

GENOVA		NAPOLI	
Linee	**Treni**	**Linee**	**Treni**
Ventimiglia-S. P. Arena .	5685-5687	Serravezza-Pisa	5021-5023
Torino-Savona	5163	Pisa-Roma Tuscolana . .	5021-5023
Asti-S. P. Arena	5659	Roma Tuscolana-Napoli .	6583-6593 6599
Modane-Torino	5017	S. Martino B.-Verona . .	5057-5065
Torino-Alessandria . . .	5021-5023	Venezia-Padova	5066-5068
Luino-Alessandria. . . .	5307	Caldiero-Verona	5066-5068
Novara-Alessandria . . .	5311	S. Bonifacio-Padova . . .	5057-5065
Domodossola-Novara . .	5623	Ala-Verona	6101
Casale-Alessandria . . .	5241	Verona-Modena.	6115-6117
Alessandria-Novi	5363	Padova-Bologna (1) . . .	6157-6159
Desenzano-Milano	5066-5068	Udine-Mestre	6133-6129
Bergamo-Treviglio . . .	5902	Casarsa-Mestre..	6145-6149
Chiasso-Milano	5863	Bologna-Foggia-Napoli . .	6505-6509
Lecco-Milano	5887	Ferrara-Rimini	2823
Milano-Voghera	5605-5623	Lucca-Pistoia	6217
Modena-Piacenza	6036	Modena Firenze	6011-6023
Piacenza-Voghera	5756	Firenze-Portonaccio . . .	6011-6023
Voghera-Novi S. Bovo . .	5607-5623 5625	Ancona-Roma	6423
Massa-Genova B. . . .	5022-5024	Ofantino Foggia.	6538
Parma-S. Stefano	6067	Salerno-Napoli	Provvederà la Divisione del Movim.° e Traffico di Napoli
S. Stefano-Spezia	6077		

(1) I trasporti in transito da Ferrara proseguiranno fino a Bologna coi treni 6157-6159 per prendervi la coincidenza coi corrispondenti 6505-6509.

Ordine di Servizio N. 111. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Servizio cumulativo viaggiatori e bagagli con la Società Varesina per imprese elettriche.

Di conformità ad accordi intervenuti con la Società Varesina per imprese elettriche viene attivato dal 20 aprile 1909, col mezzo della stazione di Varese il servizio cumulativo per viaggiatori e bagagli tra le Ferrovie dello Stato e le linee Varese-Valganna e Varese-Sacro Monte come appresso:

1° — VIAGGIATORI.

Stazioni ammesse alla corrispondenza. — Il servizio cumulativo per i viaggiatori, si effettua fra le stazioni ferroviarie di Milano C., Legnano, Busto Arsizio e Gallarate e quelle della Società Varesina di: Prima Cappella, Sacro Monte (*), Cunardo, Ghirla, Ganna e Grotte di Valganna.

Prezzi dei biglietti. — I prezzi dei biglietti in servizio cumulativo per un solo viaggio e quelli di andata e ritorno, risultano dal qui unito prospetto (Allegato *A*).

Ragazzi. — I ragazzi di statura inferiore ad un metro, sono trasportati gratuitamente, purchè non occupino un posto di viaggiatore e siano accompagnati da persona adulta; per tutti gli altri deve essere pagata la tariffa per gli adulti.

Caratteristiche dei biglietti. — Tanto i biglietti distribuiti dalla Ferrovia, quanto quelli della Società Varesina sono stampati su cartoncino del tipo e modello in uso presso le Ferrovie dello Stato e portano indicato il prezzo cumulativo per l'intero percorso.

I biglietti sono di due classi, e cioè: di 1ª e 3ª valevoli a viaggiare rispettivamente in prima od in terza sulla linea

---

(*) Il servizio da e per Sacro Monte avrà principio dalla data di apertura all'esercizio del tronco Prima Cappella-Sacro Monte, che sarà notificata con altra pubblicazione.

Milano-Varese, in prima od in seconda (corrispondente alla terza) sulla linea di Valganna e nella classe unica sulla linea del Sacro Monte.

Validità dei biglietti. — I biglietti distribuiti dalle stazioni della Società Varesina per imprese elettriche, i quali portano il bollo a secco indicante la data di emissione, sono da tenersi validi per proseguire da Varese con qualunque treno della giornata, che abbia vetture della classe dei biglietti, salvo le eccezioni risultanti dagli Orari ufficiali.

La Società Varesina, ammette nei suoi convogli i portatori dei biglietti rilasciati nella giornata dalle stazioni delle Ferrovie dello Stato.

I biglietti di andata e ritorno, hanno la validità e sono soggetti a tutte le norme e condizioni dell'allegato 4 alle Tariffe.

Biglietti circolari. — Oltre ai biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno di cui sopra, sono pure messi in distribuzione i biglietti circolari coll'itinerario, validità e prezzi risultanti dall'Allegato *A*.

Penalità ed introiti suppletori. — Le esazioni suppletorie e le multe vengono, di regola, riscosse da ciascuna Amministrazione per il solo proprio percorso; ma il personale di scorta ai treni deve consegnare i viaggiatori alla stazione di Varese perchè sia provveduto alla regolarizzazione del viaggio per l'ulteriore percorso.

Le multe e le esazioni suppletorie devono però estendersi anche al percorso sulle linee della precedente Amministrazione, quando si tratti di viaggiatori in provenienza dalle linee stesse e risulti che il viaggio sulle medesime ha avuto luogo nelle identiche condizioni che dànno motivo all'esazione per il rimanente percorso.

2° — Bagagli.

Registrazione delle spedizioni. — I bagagli sono registrati direttamente fra le stazioni indicate nel prospetto - Allegato *B* - mediante compilazione di un solo foglio di via (come per i trasporti in servizio interno) che, redatto dalla stazione di partenza, scorta i bagagli fino alla stazione destinataria.

Ai colli bagaglio devono essere applicate due etichette, una col nome della stazione di partenza e col numero corrispondente a quello della registrazione, l'altra, da apporsi immediatamente sotto la prima, col nome della stazione destinataria.

Tassazione dei bagagli. — La tassa pel trasporto dei bagagli viene riscossa in partenza per tutto il percorso, e sul peso totale, non essendo ammessa alcuna franchigia.

I prezzi da applicarsi pel trasporto dei bagagli – ferme le tasse minime di L. 0.70 per spedizione per le Ferrovie dello Stato, e di L. 0 55 per spedizione per la Società Varesina – risultano dal suaccennato Allegato *B*.

In tali prezzi è compresa la sovratassa di trasbordo di L. 0.35 per quintale, o frazione di quintale, che spetta alla Società Varesina per imprese elettriche in compenso della sua prestazione nelle operazioni di trasbordo dei bagagli al transito di Varese.

Tassa di bollo. — In aggiunta ai prezzi indicati nei prospetti allegati, deve essere riscossa la tassa di bollo.

Ordine di Servizio N. 112 (Servizi VII, X e XI).

Indagini e inchieste su fatti riflettenti irregolarità nella circolazione dei treni.

(Vedi Ordine di Servizio N. 36-1905).

A parziale modificazione dell'art. 4 dell'O. S. 36-1905, si dispone che per le irregolarità nella circolazione dei treni, od anche in manovra, se di carattere grave, occorse in località dipendenti dalle Divisioni o dalle Sezioni distaccate dei Servizi attivi, queste prendano l'iniziativa per l'effettuazione delle relative indagini.

La Divisione o la Sezione che — come la più interessata nell'accaduto — dispone le indagini, richiederà, quando sia necessario, l'intervento di Funzionari delle Divisioni o Sezioni degli altri Servizi attivi interessati nel fatto, rimanendo però ad essa l'obbligo di curare che l'inchiesta abbia luogo nel più breve tempo possibile.

La Divisione che ha preso l'iniziativa, o quella da cui dipende la Sezione che vi ha provveduto direttamente, ne darà sollecita partecipazione al proprio Servizio Centrale, facendo

immediato seguito con la trasmissione, ove occorra, delle conclusioni preliminari, e quindi con gli atti d'inchiesta, nel termine prescritto.

Gli atti medesimi, anzichè venire spediti in ogni caso al Servizio VII, come attualmente, dovranno invece essere diretti dalla Divisione da cui dipende il Funzionario relatore, al proprio Servizio Centrale, il quale provvederà per le necessarie partecipazioni agli altri Servizi, eventualmente interessati, e curerà, se del caso, le ulteriori comunicazioni al Servizio Centrale IV.

I Servizi X e XI invieranno una copia dell'inchiesta pure al Servizio VII, sempre che si tratti di infortuni, investimenti o di qualsiasi altra grave irregolarità avvenuta sulla linea, anche se non vi sia coinvolta la responsabilità del personale di Movimento.

I ricorsi contro le pene deliberate dai Comitati di esercizio, o in Sede superiore, verranno inoltrati al Servizio dal quale dipende il punito, ed il Servizio stesso riferirà poi al Servizio Centrale IV.

La quantità di esemplari degli atti suddetti, da trasmettersi dalle Divisioni, è la seguente: uno per ciascun Servizio interessato (IV, VII, X e XI), più, per il Servizio VII, altri tre esemplari in caso di danni alle persone o alle cose dei terzi; e quattro nel caso di danni alle persone ed alle cose trasportate.

Restano invariati i capoversi 2 e 4 del citato articolo, aggiungendo che anche le Divisioni con Sezioni distaccate, in casi speciali, potranno riservarsi di provvedere direttamente.

Circolare N. 24. (Servizio VII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 15.

Appendice N. I all'Elenco carri misti normali pel trasporto delle merci in collettame a Piccola Velocità.

(Vedi Ordine di Servizio N. 217-1908).

È stata pubblicata la 1ª Appendice all'Elenco dei carri misti normali pel trasporto delle merci in collettame a Piccola Velocità (edizione 1908), contenente le modificazioni ed aggiunte

apportate all'Elenco stesso fino a tutto il mese di marzo 1909.

Per facilitare il lavoro di correzione delle due parti I e II dell'Elenco, la pubblicazione di cui si tratta comprende tanti listini quante sono le modificazioni e le aggiunte; dimodochè basterà staccare questi listini dall'appendice ed applicarli rispettivamente nelle pagine e nei punti indicati.

S'interessano tutte le stazioni e gli uffici a voler disporre che le correzioni siano tosto eseguite e che vengano scrupolosamente osservate le varianti introdotte.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Prospetto indicante i prezzi dei biglietti di corsa semplice e di andata e rito

Dalle seguenti alle controindicate stazioni e viceversa	Ripartizione	BIGLIETTI DI CORSA SEMPL								
		Varese 1ª Cappella		Sacro Monte (*)		Grotte di Valganna		Ganna		
		CLASSE								
		I F.S.	III F.S.	I F.S.	III F.S.	I	III F.S. II S.V.	I	III F.S. II S.V.	
		Cl. unica Var.		Cl. unica Var.						
	Stato	3.30	1 65	3 30	1.65	3.30	1.65	3.30	1.65	3
	Varesina . .	0.50	0.50	1.50	1.50	0.50	0.30	1.00	0.60	1
Milano C.	Totale	3.80	2 15	4.80	3.15	3.80	1.95	4.30	2 25	4
	Stato	1.80	0.90	1.80	0.90	1.80	0.90	1.80	0 90	1
	Varesina . .	0.50	0.50	1.50	1 50	0.50	0.30	1.00	0.60	1
Legnano	Totale	2.30	1.40	3.30	2.40	2.30	1.20	2.80	1.50	3
	Stato	1.50	0.75	1.50	0.75	1.50	0.75	1.50	0.75	1
	Varesina . .	0.50	0.50	1.50	1.50	0.50	0.30	1.00	0 60	1
Busto Arsizio	Totale	2.00	1.25	3.00	2 25	2.00	1.05	2.50	1.35	2.
	Stato	1.20	0.60	1.20	0.60	1.20	0.60	1.20	0,60	1.
	Varesina . .	0.50	0.50	1.50	1.50	0.50	0.30	1.00	.060	1.
Gallarate	Totale	1.70	1.10	2.70	2.10	1.70	0.90	2.20	1 20	2.

(*) Non ancora aperta all'esercizio.

Biglietti c

Itinerario 1° (viaggio 26)-Milano C.-Gallarate (1)-Laveno-Lu

Validità giorni 8 - 1ª/1ª classe L.

Itinerario 2° (viaggio 27)-Milano C.-Gallarate (1)-Varese-Ganna-Luino-Ponte

Validità giorni 15 - 1ª/1ª classe L

(1) Non valevoli fra Milano e Gallarate con i treni percorrenti la linea Milano-Arona-Domodossola.

...itorno in servizio cumulativo con la Società Varesina di Imprese Elettriche.

...MPLICE				BIGLIETTI DI ANDATA E RITORNO											
Ghirla		Cunardo		Varese 1ª Cappella		Sacro Monte (*)		Grotte di Valganna		Ganna		Ghirla		Cunardo	
				CLASSE											
I	III F.S. II S.V.	I	III F.S. II S.V.	I F.S. (Cl. unica Var)	III F.S. (Cl. unica Var)	I F.S. (Cl. unica Var.)	III F.S. (Cl. unica Var.)	I	III F.S. II S.V.	I	III F.S. II S.V.	I	III F.S. II S.V.	I	III F.S. II S.V.
3.30	1.65	3.20	1.65	4.50	2.25	4.50	2.25	4.50	2.25	4.50	2.25	4.50	2.25	4.50	2.25
1.20	0 70	1.35	0.80	0.70	0.70	2.10	1.80	0.80	0.45	1.55	0.95	1.80	1.10	2.10	1.25
4 50	2.35	4.65	2.45	5.20	2.95	6.60	4.05	5 30	2.70	6.05	3.20	6.30	3.35	6.60	3.50
1.80	0.90	1.80	0.90	3.00	1.50	3.00	1.50	3.00	1.50	3.00	1.50	3.00	1.50	3.00	1.50
1.20	0.70	1.35	0.80	0.70	0.70	2.10	2.10	0.80	0.45	1.55	0.95	1.80	1.10	2.10	1.25
3.00	1.60	3.15	1.70	3.70	2.20	5.10	3.60	3.80	1.95	4.55	2.45	4.80	2.60	5.10	2.75
1.50	0 75	1.50	0.75	2.50	1.25	2.50	1.25	2.50	1.25	2.50	1.25	2.50	1.25	2.50	1.25
1.20	0.70	1.35	0.80	0.70	0.70	2.10	2.10	0.80	0.45	1.55	0.95	1.80	1.10	2.10	1.25
2.70	1.45	2.85	1.55	3.20	1.95	4.60	3.35	3.30	1.70	4.05	2.20	4.30	2.35	4.60	2.50
1.20	0.60	1.20	0.60	2.00	1.00	2.00	1.00	2.00	1.00	2.00	1.00	2.00	1.00	2.00	1.00
1.20	0.70	1.35	0.80	0.70	0.70	2.10	2.10	0.80	0.45	1.55	0.95	1.80	1.10	2.10	1.25
2.40	1.30	2.55	1.40	2.70	1.70	4.10	3.10	2.80	1.45	3.55	1.95	3.80	2.10	4.10	2.25

...circolari.

...-Luino-Ganna-Varese-Gallarate (1)-Milano C. (o viceversa).

...e L. 10.15 - 3ª/2ª classe L. 5 35.

...nte Tresa-Lugano-Porto Ceresio-Varese-Gallarate (1)-Milano C. (o viceversa)

...e L. 15.05 - 3ª/2ª classe L. 8 20.

(*Allegato* **B** *all'Ordine di Servizio N. 111-1909*)

PROSPETTO indicante le tasse per il trasporto dei bagagli in servizio cumulativo con la Società Varesina di Imprese Elettriche.

PERCORSO	Ripartizione	Tasse per chilogrammi										Oltre 100 prezzo per tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg.
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	
	Stato	0.70	0.70	0.85	1.15	1.40	1.70	1.95	2.25	2.55	2.80	27.85
	Varesina	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.95	1.00	9.55
Milano C. Ganna	TOTALE	1.60	1.60	1.75	2.05	2.30	2.60	2.85	3.15	3.50	3.80	37.40
	Stato	0.70	0.70	0.85	1.15	1.40	1.70	1.95	2.25	2.55	2.80	27.85
	Varesina	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.95	1.00	1.05	10.45
» Ghirla	TOTALE	1.60	1.60	1.75	2.05	2 30	2.60	2.85	3.20	3.55	3.85	38.30
	Stato	0.70	0.70	0.85	1.15	1.40	1.70	1.95	2.25	2.55	2 80	27.85
	Varesina	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.95	1.05	1.10	1.15	11.35
» Cunardo	TOTALE	1.60	1.60	1.75	2.05	2.30	2.60	2.90	3.30	3.65	3 95	39.20
	Stato	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.90	1.05	1.20	1.35	1.50	14.85
	Varesina	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.95	1.00	9.55
Legnano-Ganna	TOTALE	1.60	1.60	1.60	1.60	1.65	1.80	1.95	2.10	2 30	2.50	24.40

N. B. Nelle quote della società Varesina, è computata la tassa di trasbordo a Varese.

PERCORSO	Ripartizione	Tasse per chilogrammi										Oltre 100 prezzo per tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg.
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	
	Stato	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.90	1.05	1.20	1.35	1 50	14.85
	Varesina	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.95	1.00	1.05	10.45
Legnano-Ghirla	Totale	1.60	1.60	1.60	1.60	1.65	1.80	1.95	2.15	2.35	2.55	25.30
	Stato	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.90	1.05	1.20	1.35	1.50	14.85
	Varesina	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.95	1.05	1.10	1.15	11.35
» Cunardo	Totale	1.60	1.60	1.60	1.60	1.65	1.80	2.00	2.25	2.45	2.65	26.20
	Stato	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.80	0.90	1.05	1.15	1.30	12.55
	Varesina	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.95	1.00	9.55
Busto A.-Ganna	Totale	1.60	1.60	1.60	1.60	1.60	1.70	1.80	1.95	2.10	2.30	22.10
	Stato	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.80	0.90	1.05	1.15	1.30	12.55
	Varesina	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.95	1.00	1.05	10.45
» Ghirla	Totale	1.60	1.60	1.60	1.60	1.60	1.70	1.80	2.00	2.15	2.35	23.00
	Stato	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.80	0.90	1 05	1.15	1.30	12.55
	Varesina	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.95	1.05	1.10	1.15	11.35
» Cunardo	Totale	1.60	1.60	1.60	1.60	1.60	1.70	1.85	2.10	2.25	2.45	23.90

N. B. Nelle quote della Società Varesina, è computata la tassa di trasbordo a Varese.

PERCORSO	Ripartizione	Tasse per chilogrammi										Oltre 100 prezzo per tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg.
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	
	Stato	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.80	0.90	8.85
	Varesina	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.95	1.00	9.55
Gallarate-Ganna	TOTALE	1.60	1.60	1.60	1.60	1.60	1.60	1.60	1.65	1.75	1.90	18.40
	Stato	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.80	0.90	8.85
	Varesina	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.95	1.00	1.05	10.45
» Ghirla	TOTALE	1.60	1.60	1.60	1.60	1.60	1.60	1.60	1.70	1.80	1.95	19.30
	Stato	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.80	0.90	8.85
	Varesina	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.95	1.05	1.10	1.15	11.35
» Cunardo	TOTALE	1.60	1.60	1.60	1.60	1.60	1.60	1.65	1.80	1.90	2.05	20.20

N. B. Nelle quote della Società Varesina, è computata la tassa di trasbordo a Varese.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO II - 1909

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4,00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . . . „ 8,00

Anno II - N. 17.

29 Aprile 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, aprile 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata:*

Per memoria.

Regio Decreto *n. 189, del 28 febbraio 1909, che approva il regolamento per le ispezioni ai servizi e alla gestione dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 3 della legge 7 luglio 1907, n. 429, per l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private;

Udito il Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro;

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

Articolo unico.

E' approvato l'unito regolamento, firmato, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti, per le ispezioni ai servizi e alla gestione dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, previste dall'art. 3, comma 2° e 3° della legge 7 luglio 1907, n. 429.

E' abrogato l'art. 5 del Regio Decreto 8 settembre 1906, n. 513 per le ispezioni alle ragionerie delle Amministrazioni dello Stato.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 febbraio 1909

VITTORIO EMANUELE.

Giolitti.
Bertolini.
Carcano.

Visto il guardasigilli: Orlando.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* n. 97 del 24 aprile 1909.

REGOLAMENTO

per le ispezioni ai servizi e alla gestione dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Art. 1.

Il ministro dei lavori pubblici provvede ad accertarsi della regolarità dei servizi e della gestione dell' Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, con i mezzi e le forme che, volta per volta, riterrà di determinare.

Art. 2.

Il ministro del tesoro, quando lo creda opportuno, presi gli accordi col ministro dei lavori pubblici, si accerta, mediante ispezioni, della regolarità della gestione con le norme che seguono.

Art. 3.

Le ispezioni disposte dal ministro del tesoro hanno per oggetto:

a) le scritture riguardanti la contabilità finanziaria e patrimoniale dell'azienda;

b) le casse;

c) Il magazzino di cui all'art. 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

Art. 4.

Le ispezioni di cui all'articolo precedente, quando non siano compiute personalmente dal ragioniere generale dello Stato, sono eseguite, sotto la sua direzione o sotto quella dell'ispettore generale di ragioneria, da ispettori della ragioneria generale dello Stato.

Art. 5.

I funzionari delegati dal ministro del tesoro alle ispezioni delle scritture hanno facoltà di verificare le scritture della ragioneria centrale, delle ragionerie compartimentali e degli uffici di controllo dei prodotti, e di riferire sulle eventuali eccedenze sugli stanziamenti di bilancio, accertandone anche la consistenza.

A tale scopo l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato metterà a disposizione dei delegati alle ispezioni, i registri, i documenti e gli atti, che in qualunque modo interessino la gestione finanziaria o patrimoniale delle ferrovie.

Art. 6.

Ai funzionari delegati dal ministro del tesoro alle verifiche delle Casse spetta:

a) di procedere alla constatazione dei valori e delle carte contabili contenuti nelle Casse, facendone risultare l'ammontare distintamente per specie ed in complesso da apposito processo verbale;

b) di confrontare le risultanze della constatazione con quelle delle scritture tenute dai cassieri;

c) di esaminare le scritture di Cassa per accertarne la regolarità, in base ai documenti di entrata e di uscita ed alle situazioni dell'ufficio di ragioneria.

Art 7.

Per l'adempimento del mandato di cui all'art. 6 l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato metterà a disposizione degli ispettori i registri di Cassa e tutti i documenti contabili di entrata e di uscita, occorrenti per la verifica, sia che si trovino presso il cassiere, sia che si trovino presso la ragioneria.

Art. 8.

Della verifica non si dà avviso preventivo all'ufficio da cui la Cassa immediatamente dipende.

Art. 9.

Per le ispezioni al magazzino si seguiranno le norme che saranno stabilite mediante Decreto Reale promosso dal ministro del tesoro, di concerto col ministro dei lavori pubblici, sentiti il Consiglio di Stato e la Corte dei Conti, e col quale saranno adattati alle speciali esigenze dell'azienda i procedimenti ed i modelli prescritti dal regolamento 23 dicembre 1897, n. 532, per la esecuzione della legge 11 luglio 1897, n. 256.

Le norme di cui sopra saranno coordinate a quelle del regolamento per l'Amministrazione e la contabilità generale delle Ferrovie dello Stato.

Art. 10.

Le spese per le ispezioni di cui agli articoli precedenti fanno carico rispettivamente ai bilanci dei Ministeri dei lavori pubblici e del tesoro, per la parte a ciascuno di essi relativa.

Visto d'ordine di Sua Maestà
Il Ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.

Il Ministro del tesoro
CARCANO.

R. DECRETO *N. 194, del 1° aprile 1909, che applica le disposizioni dell'ultimo capoverso dell'art. 26 della legge 25 giugno 1906, N. 255, a tutti gli atti e contratti relativi ad opere che saranno eseguite per riparare i danni cagionati dal terremoto del 28 dicembre 1908* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 26, ultimo capoverso della legge 25 giugno 1906, N. 255, contenente provvedimenti a favore dei danneggiati dal terremoto della Calabria dell'8 settembre 1905.

Vista la legge 12 gennaio 1909 N. 12, a favore dei danneggiati del terremoto del 28 dicembre 1908.

Ritenuta la opportunità di estendere agli atti e contratti da stipularsi per l'esecuzione dei lavori previsti dalla legge 12 gennaio 1909, N. 12, i privilegi fiscali concessi dalla citata legge 25 giugno 1906, N. 255;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro segretario di Stato per le finanze, di concerto con quello del tesoro;

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

Art. 1.

A tutti gli atti e contratti relativi alle opere che saranno eseguite a cura dello Stato, delle Provincie, dei Comuni, nonchè dei Comitati di soccorso, per riparare i danni cagionati dal terremoto del 28 dicembre 1908, sono applicabili le disposizioni dell'art 26, ultimo capoverso, della legge 25 giugno 1906, N. 255.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* N. 96, del 25 aprile 1909.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Roma, addì 1° aprile 1909.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI
LACAVA
CARCANO.

Visto, *il guardasigilli:* ORLANDO.

Ordine Generale N. 7. (Servizio XI).

Trasloco della Sezione Genova II del Mantenimento da Genova a Savona.

(Vedi Ordine Generale N. 13-1908)

Il Consiglio di Amministrazione nella adunanza del 21 aprile 1909, ha deliberato che la Sezione del Mantenimento Genova II alla quale è assegnata la sorveglianza delle linee e tronchi di linee

Sampierdarena (*e*) - Savona (*i*)
Savona (*e*) – Savona porto (*i*)
Savona (*e*) - Ventimiglia (*i*)
Sampierdarena-Bivio Polcevera-Acqui (*e*)

e che ha residenza a Genova, come dall'Ordine Generale numero 13-1908, venga trasferita a Savona con decorrenza dal 16 maggio 1909 mantenendo gli attuali suoi incarichi ed attribuzioni.

Ordine di Servizio N. 113. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Servizio italo-germanico

(Vedi Ordine di Servizio N. 93-1909).

Le ferrovie germaniche informano che col 1° aprile 1909 è stata soppressa la sopratassa di L. 0.05 per quintale, applicabile ai trasporti di argilla in partenza dalle stazioni di *Eisenberg i. d. Pfalz* e *Hettenleidelheim*, con destinazione all'Italia.

Di conseguenza, nel 16° supplemento alla tariffa diretta italo-germanica, pag. 387, 402, 539 e 544, devono eliminarsi i richiami « (††) ** e (1) », che figurano rispettivamente per dette due stazioni, cancellando pure le corrispondenti note appiedi delle citate pagine.

Ordine di Servizio N. 114. (Servizio VII).

*Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni*

Estensione di servizio nella fermata di Olcio.

A datare dal 3 maggio 1909, la fermata di Olcio, della linea Lecco-Colico, finora ammessa al solo servizio dei viaggiatori e bagagli, viene abilitata al servizio delle merci a G. V. limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di 50 Kg. ciascuno.

Di conseguenza nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (ediz. 1° luglio 1908), a pag. 64, di fronte al nome della fermata di Olcio, nella colonna 8 dovrà inserirsi l'indicazione *G* (3).

Ordine di Servizio N. 115. (Servizio VII).

*Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni.*

Facoltà di servizio nella stazione di Milano P. G.

(Vedi Ordine di Servizio N. 4-1906).

A schiarimento del punto 2° comma *b)* dell'Ordine di Servizio N. 4-1906, avvertesi che i trasporti « di ferro e ghisa di ogni specie » a P. V. a vagone completo, esclusi in arrivo alla stazione di Milano Porta Garibaldi, sono unicamente quelli ascritti alla categoria 15.

In conseguenza il richiamo (10) punto 3° comma *b)* relativo alla stazione di Milano P. Garibaldi, in calce alla pagina 55 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche (ediz. 1° luglio 1908) », dovrà essere completato coll'aggiunta delle parole « ascritti alla categoria 15 ».

Ordine di Servizio N. 116. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Tariffa locale N. 233 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 219-1908)

Col 1° maggio 1909 la tariffa locale N. 233 P. V. serie *A* è estesa ai trasporti di acqua minerale naturale della sorgente di Barbianello, in partenza dalla stazione di Bologna.

In conseguenza, nell'intestazione della serie *A* della tariffa locale predetta, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, la indicazione della nominata stazione col richiamo (1) alla seguente nota da riportarsi a piè di pagina:

« (1) Limitatamente ai trasporti di acqua minerale naturale della sorgente di Barbianello ».

Ordine di Servizio N. 117. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 e 5
ed al personale delle gestioni

Biglietti ad itinerario combinabile in servizio internazionale.

(Vedi Ordine di Servizio N. 101-1908).

Col 1° maggio 1909 entra in vigore una nuova edizione (tedesca) dell'elenco dei tagliandi per i viaggi combinabili internazionali.

Detta nuova edizione viene trasmessa alle stazioni interessate insieme colla relativa nuova Carta schematica dei percorsi perchè sia tenuta a disposizione del pubblico.

L'edizione 1° maggio 1908 dell'elenco e della Carta di cui trattasi (vedi Ordine di Servizio N. 101-1908), ed il relativo supplemento, s'intendono soppressi e debbono essere versati come fuori d'uso, colle norme consuete.

Ordine di Servizio N. 118. (Servizi II e XI).

Pagamenti di lavori e provviste la cui esecuzione è stata autorizzata d'urgenza.

(Vedi Ordine di Servizio N. 30-1907).

Ferme restando tutte le disposizioni in vigore circa la presentazione delle proposte e l'esecuzione dei lavori, viene stabilito quanto appresso a parziale modificazione dell'ultima parte del secondo comma del paragrafo 7° dell'Ordine di Servizio N. 30 - 1907.

1° Per i lavori da me autorizzati a sensi dell'articolo 10 comma *m*) della Legge 7 luglio 1907, N. 429 in pendenza dell'approvazione della regolare proposta o dell'approvazione e registrazione dei contratti d'appalto, gli uffici competenti potranno emettere i documenti contabili citando sugli stessi gli estremi dell'autorizzazione da me data d'urgenza.

2° Analogamente si potrà procedere per i lavori che, a sensi dell'articolo 12 comma 7 della citata legge, i Capi Divisione del Mantenimento possono autorizzare d'urgenza nei casi di interruzione di linea per ristabilire nel più breve tempo le comunicazioni, citando sui documenti gli estremi della autorizzazione data dal Capo Divisione.

Le suindicate disposizioni non esonerano gli uffici dall'obbligo di presentare le regolari proposte colla maggiore sollecitudine appena intervenuta l'autorizzazione mia o dei Capi Divisione.

Le Ragionerie Compartimentali trasmetteranno mensilmente al Servizio Centrale II per l'invio al Servizio Centrale XI, l'elenco, suddiviso per ciascuna delle due sopraindicate categorie, dei documenti contabili ai quali hanno dato corso, relativi a lavori autorizzati d'urgenza.

Circolare N. 25. (SERVIZIO VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Apertura dell'Agenzia di città di Urbino.

(Vedi Circolare N. 97-1908).

A datare dal 1° maggio 1909 verrà aperta l'Agenzia di Città di Urbino ed attivato il servizio di presa e di consegna a domicilio tra la stazione di Urbino e la città omonima, ai prezzi indicati nell'unito allegato, che dovranno riportarsi nella sede opportuna del Prontuario Tariffe pei trasporti a domicilio, (edizione 1907).

Di conseguenza alla pag. 101 del Prontuario Generale delle distanze chilometriche, (edizione 1908), si dovranno aggiungere alla colonna 14 le lettere *C. P.*, di contro al nome della stazione di Urbino.

Circolare N. 26. (SERVIZIO VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Modificazione dei prezzi per i trasporti a domicilio a Chiavenna ed a Perugia.

A datare dal 1° maggio 1909 andranno in vigore nuovi prezzi per la presa e consegna delle merci a domicilio fra le stazioni di Chiavenna e di Perugia e le città omonime.

Dovranno pertanto modificarsi, come nell'allegato foglio, le attuali indicazioni esistenti, per dette località, nel Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, (edizione 1907).

Circolare N. 27. (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Modificazione dei prezzi per il servizio di corrispondenza tra la città di Chiavenna ed alcune località sulla via dello Spluga e del Maloia.

A datare dal 1° maggio 1909 verranno modificati i prezzi esistenti pel servizio di corrispondenza tra la Città di Chiavenna ed alcune località sulla via dello Spluga e del Maloia, indicate a pag. 36 del Prontuario Tariffe pei trasporti a domicilio, (edizione 1907).

Dovranno pertanto modificarsi come nell'allegato foglio le attuali indicazioni esistenti alla pag. 36 medesima.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

(*) Perugia	0.15	—	0.30	0.15	0.60	1.00	0.25	0.50	1.00	0.40	0.30
(*) Urbino	0.15	—	0.30	0.15	0.80	1.20	0.35	0.70	1.20	0.45	0.35

Alla pagina 36 sostituire coi prezzi seguenti quelli indicati nelle due colonne a destra del quadro relativo al servizio di corrispondenza per le merci a P. V. fra Chiavenna e alcune località sulla via dello Spluga e del Maloja.

m. 0.167

PREZZI	
sino a Kg. 50	sino a Kg. 100
0.85	1.40
1.20	2.00
1.50	2.50
2.10	3.50
2.40	4.00
2.70	4.50
0.55	0.90
0.70	1.20
0.85	1.40
1.05	1.70
1.40	2.20
1.65	2.70
2.10	3.50
2.40	4.00
2.70	4.50
2.90	4.80

m. 0 059

Aggiunte e modificazioni

al Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio

nelle pagine 16, 24 e 31 aggiungere alle sedi opportune le seguenti indicazioni:

Località	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
	Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di		NUMERARIO e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
	presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni Lire Mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

Errata-Corrige

Ordine di Servizio N. 105-1909. (*Bollettino* N. 15). Nell'allegato a tale ordine di servizio, il prezzo esposto per il trasporto delle marmette, marmo, ecc., da Viareggio a Spezia Marittima, indicato in L. 4, 994, correggasi in 4, *0*94.

Così pure si rettifichi l'indicazione: « S. Limbania Calate e Genova P. *P*. Calate, ecc. » in: « S. Limbania Calate e Genova P. *C*. Calate, ecc. ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

Anno II - 1909

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi **anticipatamente**, **ad** una Stazione della Rete o ad una Cassa **Compartimentale**:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	*L.* **4,00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti.	„ **8,00**

ANNO II - N. 18.

6 MAGGIO 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali:
Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, Maggio 1909 — Tip Ditta L. Cecchini — C-75

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*.

Per memoria.

Regio Decreto *n. 127 del 28 febbraio 1909, che approva le modalità relative all'emissione, pagamento all'estero, sorteggio e ammortamento dei titoli del debito redimibile 3.50 per cento netto da emettersi con Decreto Reale* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Veduta la legge 10 luglio 1861, n. 94, con cui fu istituito il Gran Libro del debito pubblico;

Veduta la legge 24 dicembre 1908, n. 750, contenente modificazioni alla legge predetta;

Veduta la legge 24 dicembre 1908, n. 731, riguardante la creazione del debito redimibile 3.50 per cento netto;

Veduto il regolamento per l'amministrazione del debito pubblico, approvato con R. D. 8 ottobre 1870, n. 5942, modificato col R. decreto 20 settembre 1874, n. 2058 (serie 2ª);

Veduto il disposto dell'art. 2, comma 4°, della suddetta legge 24 dicembre 1908, n. 731, per la determinazione delle modalità relative all'emissione, pagamento all'estero, sorteggio e ammortamento dei titoli da emettersi in conformità della legge stessa;

Udito il Consiglio dei ministri:

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le categorie del debito redimibile 3.50 per cento netto, da creare con decreto Reale, agli effetti della legge 21 dicembre 1908, n. 731, per l'importo di 150 milioni di capitale ciascuna, saranno contraddistinte progressivamente con un numero ordinale a lettere romane, e comprenderanno ciascuna 300,000 obbligazioni da L 500, contraddistinte con un numero progressivo da 1 sino a 300,000.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 67, del 20 marzo 1909.

Al detto decreto Reale sarà unita la rispettiva tabella per l'ammortamento da compiersi nel periodo di 50 anni a decorrere dal 1° aprile dell'anno susseguente a quello della creazione della categoria.

Art. 2.

La composizione delle obbligazioni comprese in ciascuna categoria, in base ai titoli unitari e multipli, per il rispettivo valore in conto capitale di L. 500-2500-5000-10,000 e 20,000, sarà determinata con decreto del ministro del tesoro.

Se quindici giorni avanti la data fissata per il primo sorteggio, il collocamento delle 300,000 obbligazioni non sia compiuto, le rimanenti obbligazioni, sino al limite di 150 milioni di lire, saranno egualmente emesse, rimanendo a disposizione del tesoro.

Art. 3.

Le obbligazioni sono rappresentate da titoli al portatore o da certificati nominativi.

I titoli al portatore saranno forniti di 50 cedole per il pagamento degli interessi semestrali.

I certificati d'inscrizione al nome avranno 50 compartimenti per il pagamento degl'interessi semestrali.

Potranno essere rilasciati certificati d'inscrizione al nome cumulativi di obbligazioni unitarie e multiple, a condizione che comprendano titoli di valore uguale, e, cioè, o tutti unitari da 500, o tutti multipli da 2500, 5000, 10,000 e 20,000 lire, rispettivamente, con un massimo di 40 titoli per ciascun certificato.

Tali certificati d'iscrizione cumulativi, oltre a 50 compartimenti per il pagamento degl'interessi semestrali, conterranno altri 40 compartimenti per l'annotazione, con timbro a umido, del rimborso delle obbligazioni in esse comprese, operato con mandato speciale.

Esaurite le cedole dei titoli al portatore e i compartimenti dei titoli al nome, per il pagamento degl'interessi, l'Amministrazione rinnoverà i titoli o aggiungerà agli stessi un nuovo foglio di cedole o di compartimenti.

Art. 4.

Le forme, i modelli, le leggende e i segni distintivi caratteristici delle obbligazioni unitarie e multiple, al portatore e al

nome, e dei certificati d'inscrizione cumulativi, saranno approvati con decreto Reale, su proposta del ministro del tesoro, e i modelli stessi, col decreto relativo, saranno depositati negli archivi di Stato.

Nei titoli da emettersi sarà fatta menzione del decreto Reale che abbia autorizzata la categoria corrispondente, e nei titoli al portatore sarà riprodotta la tabella di ammortamento annessa al decreto stesso.

Tutti i titoli al portatore o al nome porteranno le firme del direttore generale del debito pubblico o, per esso, dell'ispettore generale o di un direttore capo-divisione. Porteranno, inoltre, la firma del direttore capo-divisione del Gran Libro e del rappresentante l'ufficio di riscontro della Corte dei conti. Le dette firme potranno essere apposte a stampa con marchio a fac-simile.

Art. 5.

Per i titoli al portatore e per quelli nominativi, i pagamenti degli interessi semestrali ed i rimborsi delle obbligazioni estratte, saranno effettuati nel Regno, presso tutte le sezioni di R. tesoreria provinciale.

Le cedole e i titoli al portatore saranno altresì pagabili e rimborsabili a Parigi in franchi alla pari, e a Londra, Berlino e Vienna, rispettivamente in lire sterline, marchi e corone, ai corsi che verranno fissati, ad ogni scadenza, dal ministro del tesoro, in parità al cambio di Parigi. Di ciò sarà fatta menzione sui titoli al portatore.

Art 6.

I sorteggi per il rimborso delle obbligazioni si compiranno, invariabilmente, e per tutte le categorie, nella prima decade di febbraio, per l'importo indicato nelle tabelle di ammortamento, e i rimborsi saranno effettuati a partire dal 1° aprile successivo.

Le relative operazioni si effettueranno distintamente per ogni categoria, previa l'immissione, in urna separata, di tante schede, ciascuna comprensiva di 40 obbligazioni da L. 500, fra unitarie e multiple, per modo che nella loro composizione complessiva corrispondano ai titoli unitari o multipli, stati accertati per ciascuna categoria dal decreto ministeriale di cui all'art. 2.

I titoli unitari e i titoli multipli, e le schede immesse nell'urna per i sorteggi, conterranno la indicazione del numero o dei numeri ordinali delle 300,000 obbligazioni alle quali si riferiscono.

Non saranno ammesse operazioni di divisione o di riunione sui titoli unitari o multipli dei quali risulti composta ciascuna categoria.

Art. 7.

Le urne, dopo l'immissione delle schede, saranno suggellate con differenti suggelli, apposti dal direttore generale del debito pubblico, o chi per esso, dal direttore capo-divisione del Gran Libro, o chi per esso, e dal rappresentante l'ufficio di riscontro della Corte dei conti.

Le estrazioni, previo avviso pubblicato quindici giorni prima nella *Gazzetta ufficiale,* avranno luogo in base alla tabella di ammortamento di ciascuna categoria, in un locale della direzione generale, aperto al pubblico, alla presenza del direttore generale, o chi per esso, del direttore capo-divisione del Gran Libro, o chi per esso, e del rappresentante dell'ufficio di riscontro della Corte dei conti, i quali ne estenderanno apposito verbale.

Compiute le operazioni di sorteggio, le urne saranno chiuse e suggellate, mediante i tre differenti suggelli apposti come sopra, e saranno così conservate sino alla successiva estrazione.

I numeri sorteggiati saranno pubblicati nella *Gazzetta ufficiale.*

Art. 8.

Il rimborso delle obbligazioni sorteggiate sarà eseguito mediante mandato a favore degli aventi diritto, osservate le norme e disposizioni vigenti per gli altri debiti redimibili a carico dello Stato, e salvo deduzione dell'importo delle cedole degli interessi semestrali eventualmente mancanti sui titoli al portatore, se di scadenza posteriore alla pagabilità di essi per sorteggio.

Art. 9.

I titoli del debito redimibile 3.50 per cento netto, unitari o multipli, emessi originariamente al portatore, potranno, previo il loro annullamento, essere tramutati in certificati nominativi. Questi saranno successivamente trasferibili e tramutabili, rimanendo però invariati e costanti i numeri ordinali e il valore unitario o multiplo, dei titoli al portatore di originaria emissione, che rappresentino.

Art. 10.

Le categorie del debito redimibile 3.50 per cento netto faranno parte del Gran Libro del debito pubblico, e, per ciascuna di esse, saranno tenuti separati registri per i titoli nominativi e per quelli al portatore.

Un duplicato dei registri delle inscrizioni al portatore e al nome sarà depositato presso la Corte dei conti.

Art. 11.

Sono applicabili ai titoli del debito redimibile 3.50 per cento netto le disposizioni della legge sul debito pubblico, riguardanti le operazioni di trasferimenti, tramutamenti, vincoli e ipoteche.

Quando si tratti di titoli al nome, di qualsiasi specie, vincolati, ipotecati o costituiti a cauzione, il mandato per il rimborso di capitali, dovuti su di essi, non potrà essere emesso, con clausola di libera pagabilità a favore del titolare, se non risulti che il montare corrispondente sia stato reintegrato mediante vincolo o di altri titoli corrispondenti.

Diversamente, il mandato sarà emesso a favore del titolare, con la clausola del versamento dell'importo di esso presso la Cassa dei depositi e prestiti, al nome del titolare medesimo, e con lo stesso vincolo gravante sul titolo o certificato cumulativo, da cui le somme corrispondenti provengano.

Art. 12.

Le disposizioni contenute nel presente decreto che autorizzano le iscrizioni al nome, sono applicabili anche alle obbligazioni ferroviarie considerate negli articoli 17 e 18 della legge 24 dicembre 1908, n. 750.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello Stato sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 febbraio 1909.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli:* ORLANDO.

R. Decreto *N. 206 del 25 aprile 1909, che approva la tabella di ammortamento della categoria 1ª di obbligazioni del debito redimibile 3,50 % netto* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Veduta la legge 24 dicembre 1908, N. 731, recante provvedimenti per le spese ferroviarie e per i debiti redimibili;

Veduto il R. Decreto 28 febbraio 1909, N. 127, con cui furono approvate le modalità relative alla emissione, al pagamento all'estero ed al sorteggio e ammortamento dei titoli del debito redimibile 3,50 per cento netto, la cui creazione fu autorizzata con l'art. 1 di detta legge;

Ritenuta la opportunità di provvedere i mezzi per far fronte alle spese straordinarie dell'azienda ferroviaria, considerata nella citata legge 24 dicembre 1908;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro:

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

Art. 1.

E' autorizzata la creazione e l'emissione della prima categoria del debito redimibile 3.50 per cento, esente da qualsiasi imposta presente e futura, composta di trecentomila obbligazioni da L. 500, per l'importo di centocinquanta milioni di lire, in conformità alla legge 24 dicembre 1908, N. 731, e sotto l'osservanza delle norme stabilite col Nostro decreto 28 febbraio 1909, N. 127.

La detta categoria sarà contradistinta col numero ordinale I in cifra romana e le obbligazioni in essa comprese col numero progressivo da 1 a 300.000.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* N. 98, del 26 aprile 1909.

Art. 2.

Le dette obbligazioni saranno emesse con la decorrenza degli interessi dal 1° aprile 1909, e saranno ammortizzate nel periodo di cinquanta anni, a decorrere dal 1° aprile 1910 mediante estrazioni a sorte da eseguirsi nella prima decade del mese di febbraio di ciascun anno, con effetto dal 1° aprile successivo, in base alla tabella d'ammortamento annessa al presente decreto, visto d'ordine Nostro dal ministro del tesoro.

Art. 3.

La quantità dei titoli unitari e multipli, compresi nella detta categoria, in base ai tipi ammessi dall'art. 2 della legge 24 dicembre 1908, N. 731, sarà stabilita, per ognuno di essi, con decreto del ministro del tesoro.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 aprile 1909.

VITTORIO EMANUELE

CARCANO

Visto, *Il guardasigilli* : ORLANDO.

TABELLA d'ammortamento della categoria 1ª di obbligazioni del debito redimibile 3,50 % netto.

Estrazione dell'anno	QUANTITÀ delle obbligazioni da sorteggiare	Estrazione dell'anno	QUANTITÀ delle obbligazioni da sorteggiare
1911	2.280	1936	5.440
1912	2.360	1937	5.600
1913	2.440	1938	5.800
1914	2.560	1939	6.000
1915	2.640	1940	6.200
1916	2.720	1941	6.440
1917	2.800	1942	6.640
1918	2.920	1943	6.880
1919	3.000	1944	7.120
1920	3.120	1945	7.400
1921	3.240	1946	7.640
1922	3.360	1947	7.880
1923	3.440	1948	8.200
1924	3.600	1949	8.440
1925	3.680	1950	8.760
1926	3.840	1951	9.080
1927	3.960	1952	9.400
1928	4.120	1953	9.680
1929	4.280	1954	10.080
1930	4.400	1955	10.400
1931	4.560	1956	10.760
1932	4.680	1957	11.160
1933	4.880	1958	11.520
1934	5.080	1959	11.960
1935	5.200	1960	12.360

Visto, d'ordine di SUA MAESTÀ

Il Ministro del Tesoro:

CARCANO

Ordine di Servizio N. 119. (Servizio I).

Trattazione delle vertenze per danni alle persone.

In relazione all'articolo 3 delle norme per il Servizio Legale delle Ferrovie dello Stato approvate col Regio Decreto 10 maggio 1908 N. 280, ed alle attribuzioni di spettanza del Servizio Movimento e Traffico, si dispone che nella trattazione delle vertenze per danni alle persone vengano osservate le seguenti norme:

1° Il Servizio Legale comunicherà al Servizio Movimento e Traffico, di volta in volta, copia delle citazioni in sede civile, nonchè degli atti di costituzione di parte civile nei processi penali e delle domande di ammissione al gratuito patrocinio.

2° Il Servizio Movimento e Traffico tosto informato dal Servizio Legale di una notifica di citazione in causa civile, gli fornirà o direttamente od a mezzo delle Divisioni Compartimentali a seconda dei casi, tutti i documenti e tutte le informazioni relative alla vertenza, che fossero in suo possesso anche nei riguardi delle prove testimoniali che fossero da esperirsi, nonchè tutte quelle altre che venissero a sua conoscenza e si rendesse opportuno di raccogliere anche dopo la citazione, o gli fossero richieste dal Servizio Legale o comunque potessero essere utili tanto alla difesa dell'Amministrazione in giudizio quanto per una eventuale transazione della lite.

Il Servizio Legale potrà rivolgersi direttamente per informazioni, documenti, indicazione di testimoni od altro, anche alle Divisioni Compartimentali del Movimento e Traffico, avvisandone però per norma il Servizio Centrale VII.

3° E' di competenza del Servizio Movimento e Traffico e conseguentemente delle dipendenti Divisioni Compartimentali, la trattazione delle vertenze in via amministrativa, anche quando, o prima o durante le trattative stesse, vengano notificati atti di costituzione di parte civile nei procedimenti penali. Esso però in tali casi sentirà, occorrendo, il parere del Servizio Legale e

ad ogni modo lo informerà dell'esito; o, con relazione dettagliata e documentata dello stato delle trattative stesse, non appena gli pervenga notizia dell'avvenuta fissazione del pubblico dibattimento. Da tale giorno il Servizio Movimento e Traffico provvederà per l'eventuale continuazione delle trattative in via amministrativa quando in ciò convenga il Servizio Legale. Esso poi fornirà inoltre al Servizio Legale tutti quanti i dati e le testimonianze utili alla difesa del civilmente responsabile, nonchè degli agenti imputati penalmente, della difesa dei quali l'Amministrazione credesse di interessarsi direttamente.

4° Venendo notificate domande di ammissione al gratuito patrocinio, il Servizio Movimento e Traffico, pur rimanendo di sua competenza la trattazione delle relative vertenze, fornirà tutte le informazioni al Servizio Legale ponendolo in grado di decidere sulla convenienza di opporsi o meno alle domande stesse e di spiegare, se del caso, una efficace resistenza.

5° Nei casi di assoluzione degli imputati nei processi penali, nei quali fossero intervenute parti civili, il Servizio Legale lascierà al Servizio Movimento e Traffico, le trattative in via amministrativa delle vertenze rimaste insolute, per le quali non sia stata promossa azione in giudizio civile.

6° In egual modo si regoleranno gli uffici legali e le Divisioni Compartimentali nei loro reciproci rapporti per quanto è detto ai punti 1°, 2°, 3°, 4° 5° del presente Ordine di Servizio.

7° Il Servizio del Movimento e Traffico comunicherà di volta in volta al Legale le relazioni di inchieste e lo avviserà tosto delle transazioni fatte in via amministrativa e delle relative somme pagate;

8° Il Servizio Legale comunicherà di volta in volta al Servizio del Movimento e Traffico l'esito dei processi penali e delle cause civili, le transazioni eventualmente fatte durante i giudizi e le relative somme pagate.

Ordine di Servizio N. 120. (UFFICIO STRALCIO).

Trattazione degli affari inerenti alle cessate gestioni Mediterranea, Adriatica, ex Meridionale e Sicula.

Col 16 marzo 1909 anche la trattazione degli affari inerenti alle cessate Gestioni Mediterranea, Adriatica, ex Meridionale e Sicula che veniva fatta dal Servizio II per mezzo delle Ragionerie di Milano, di Firenze, ex Adriatica, ed ex Meridionale e di Palermo, è stata affidata all'Ufficio Stralcio (già Servizio Centrale XIII) di questa Direzione Generale.

Colla stessa data tutto il personale della Ragioneria ex Meridionale e quella parte del personale delle Ragionerie Compartimentali di Milano e Palermo che attende agli affari di Stralcio è passato alla dipendenza del predetto Ufficio Centrale.

La suddetta parte del personale delle Ragionerie di Milano e Palermo continua ad essere diretta dai rispettivi capi delle Ragionerie i quali pertanto dovranno corrispondere per tutti gli affari delle cessate gestioni Mediterranea e Sicula coll' Ufficio Centrale di Stralcio.

La Ragioneria ex Meridionale di Firenze continuerà ad occuparsi, in quanto ne sia il caso, e per conto del Servizio Centrale II, di tutte le operazioni inerenti alle sopravvenienze attive e passive degli esercizi 1906-1907 e 1907-1908 per le quali, alla occorrenza, ad essa gli Uffici dovranno rivolgersi.

La Cassa di Ancona cesserà, col giorno 16 maggio 1909 di funzionare anche per conto diretto della Società delle S. F. M. Da quel giorno per tutte le operazioni — introiti e pagamenti — che riguardino le gestioni Adriatiche e Meridionali saranno da seguirsi le norme contenute nell'Ordine di Servizio N. 334-1908 — intendendosi che le norme stesse debbano estendersi anche agli introiti in conto Prodotti del Traffico, spettanti alle ripetute cessate gestioni.

D'ora innanzi anche gli affari di stralcio eventualmente trattati da altri Servizi dovranno far capo al predetto Ufficio Stralcio.

Ordine di Servizio N. 121. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Tariffa locale N. 229 P. V.

Dal 1° maggio 1909 la tariffa locale N. 229 P. V. è stata estesa ai trasporti di *Pietre coti ordinarie ed altre pietre molari da arrotare* in partenza dalla stazione di *Capriolo*.

In conseguenza, nell'intestazione della tariffa locale predetta, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Ordine di Servizio N. 122. (SERVIZIO XI).

Aggiunta all'Istruzione sulla contabilità dei lavori e del personale del Mantenimento (Edizione giugno 1908).

A complemento del Capo VI « Liquidazioni finali » art. 22 dell'Istruzione suaccennata, si stabilisce che le liquidazioni finali riferentisi ai lavori a carico dei conti patrimoniale e manutenzione straordinaria, siano corredate dal verbale di ultimazione dei lavori, e che le relazioni giustificative, di cui al comma terzo del suddetto articolo, delle maggiori spese eventualmente sostenute o delle economie realizzate in confronto alle somme approvate per ciascun lavoro, vengano unite quando la differenza in più od in meno fra la spesa incontrata e quella approvata sia uguale o superiore al 10 % di quest'ultima, oppure quando la detta differenza, pur essendo inferiore al 10 %, superi le diecimila lire.

Ordine di Servizio N. 123. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Estensione della tariffa militare ai trasporti della R. Guardia di Finanza.

(Vedi Ordine di Servizio N. 76-1908 e N. 90-1909).

A modificazione di quanto è disposto coll'ultimo punto dell'Ordine di Servizio N. 76-1908 e secondo capoverso dell'Ordine di Servizio N. 90-1909 avvertesi che l'applicazione delle tariffe, norme e condizioni del Regolamento pei trasporti militari ai viaggi delle persone, al trasporto del bagaglio e delle masserizie dei componenti il Corpo della R. Guardia di Finanza, nonchè alle spedizioni di merci effettuate nell'interesse dell'Amministrazione del detto Corpo, oltrechè in servizio interno della Rete dello Stato, è ammessa, dal 15 maggio 1909, anche in servizio cumulativo con le seguenti Amministrazioni:

Società Veneta:
- linea Camposampiero-Montebelluna,
- » Conegliano-Vittorio,
- » Portogruaro-Udine-Cividale,
- » S. Giorgio di Nogaro-Torre di Zuino,
- » Thiene-Rocchette,
- » Parma-Suzzara,
- » Bologna-Portomaggiore,
- » Budrio-Massalombarda,
- » Arezzo-Pratovecchio-Stia,
- » Ferrara-Copparo.

Ferrovie del Ticino — linea Santhià-Biella.
Ferrovie dell'Alta Valtellina — linea Sondrio-Tirano.
Ferrovia elettrica di Valle Brembana — linea Bergamo-S. Giovanni Bianco.
Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie — linea Brescia-Iseo.

Ferrovie di Reggio Emilia:
- linea Reggio E.-Guastalla,
- » Reggio E.-Carpi,
- » Reggio E.-Sassuolo.

Ferrovia Cremona-Borgo S. Donnino,
- » Suzzara-Ferrara,
- » Mandela-Subiaco,
- » Valsesserra — linea Grignasco-Coggiola.

Ordine di Servizio N. 124. (Servizio I).

Riscatto della Ferrovia del Gottardo e suo incorporamento nelle Ferrovie Federali Svizzere.

Col 1° maggio corrente la Ferrovia del Gottardo, riscattata dalla Confederazione Svizzera, è stata incorporata nella Rete delle Ferrovie Federali, passando alla dipendenza della Direzione del V Circondario, istituita in tale occasione, con sede a Lucerna e sotto l'alta sorveglianza della Direzione generale di Berna.

D'ora in poi per la trattazione delle questioni relative alle linee della Ferrovia del Gottardo si dovranno seguire le seguenti norme:

Dovranno essere trattate direttamente con la Direzione Generale delle Ferrovie Svizzere e precisamente:

a) con la Presidenza: le pratiche per le convenzioni relative alle stazioni comuni ed all'uso in comune degli impianti, dell'esercizio della linea Pino (confine) Luino, nonchè allo scambio dei biglietti:

b) col Dipartimento delle Finanze: le pratiche relative alla liquidazione dei conti per l'uso comune delle stazioni, degli impianti e per l'esercizio del tronco Pino (confine) Luino; come pure quelle riguardanti il ricevimento ed il versamento dei saldi di dette liquidazioni;

c) col Dipartimento Commerciale: tutti gli argomenti di competenza degli Uffici delle tariffe, dei Controlli Prodotti; le questioni riguardanti reclami per rimborsi; la stipulazione delle convenzioni per la ripartizione del traffico;

d) col Dipartimento dell'Esercizio: le questioni relative agli orari; le pratiche riguardanti convenzioni per il materiale mobile e per lo scambio veicoli; quelle relative alla circolazione dei veicoli e dei tipi del materiale per servizi cumulativi;

e) col Dipartimento Lavori: le questioni relative a costruzioni nelle stazioni o lungo la linea;

f) col Dipartimento del Contenzioso: le pratiche relative a prescrizioni regolamentari per il servizio diretto viaggiatori e

merci e la stipulazione delle convenzioni relative; nonchè quelle concernenti i reclami per la perdita od avaria di merci e per ritardi nel servizio viaggiatori e merci.

Per tutte le altre questioni riguardanti le antiche linee del Gottardo, le pratiche saranno trattate con la Direzione dèl V Circondario delle Ferrovie Federali di Lucerna.

Le corrispondenze che finora si sono scambiate non tra le Direzioni, ma tra i Servizi, devono, fino a nuovè disposizioni, essere tenute con i Servizi della Direzione Generale a Berna, se riguardano argomenti di competenza della medesima, con gli uffici della Direzione del V Circondario a Lucerna se si riferiscono ad argomenti di competenza di quest'ultima.

S'informa poi, che fino alla stipulazione di nuovi accordi, continueranno ad essere in vigore tra le Ferrovie Federali Svizzere e le Italiane dello Stato le condizioni ed i patti vigenti tra queste ultime e la Ferrovia del Gottardo riguardanti l'esercizio ferroviario in genere ed in ispecie l'uso delle stazioni comuni di Chiasso e di Luino e l'esercizio del tronco Pino (Confine) Luino.

Ordine di Servizio N. 125. (Servizio VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Estensione di servizio allo Scalo provvisorio di Torino smistamento.

(Vedi Ordini di Servizio N. 8, 12 e 94-1907).

A datare dal 10 maggio 1909, lo Scalo provvisorio di **Torino smistamento**, finora ammesso al servizio della piccola velocità ordinaria limitatamente ai trasporti a vagone completo, con obbligo alle parti di eseguire le operazioni di carico, o di scarico, verso abbuono della quota stabilita dalle vigenti Tariffe,

viene abilitato a ricevere in arrivo anche i trasporti di merci a piccola velocità accelerata.

Conseguentemente, nella colonna 9 a pagina 98 del Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (ediz. 1° luglio 1908), in corrispondenza al nome di detto scalo, dovrà inserirsi l'indicazione *A* (13), riportando in calce la nota:

(13) Limitatamente ai trasporti in arrivo.

Ordine di servizio N. 126. (SERVIZIO VII).

Distribuito agli agenti delle classi 3, 7, 9, 11, 15, 16, 17, 30, 33 del Compartimento di Venezia.

Trasformazione in stazione della fermata di Lisiera.

Dalle ore 6 del 1° maggio 1909 la fermata di Lisiera della linea Vicenza-Treviso venne trasformata in stazione abilitata agli incroci ed alle precedenze dei treni, con i seguenti impianti:

— *fabbricato di viaggiatori:* al Km. 7 + 571,09, a sinistra nel senso da Vicenza a Treviso;

— *binari di corsa:* due, compresi fra le progressive Km. 7 + 0,90, 79 e Km. 7 + 577,72, corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi, e della lunghezza utile di m. 390.

— *segnali di protezione:* due semafori di seconda categoria situati, per rispetto ai treni in arrivo, entrambi a destra ed alla distanza dell'asse del F. V. di m. 980, quello verso Vicenza e di m. 753 quello verso Treviso;

— *ufficio Telegrafico:* incluso nel circuito 1331 con la chiamata *L.*

I due deviatoi sono muniti di dischetto indicativo e di fermascambio tipo Rizzi.

Circolare N. 28. (UFFICIO STRALCIO).

Servizi diretti coll'estero che durante l'estate 1909 devono essere effetuati con materiale F. S.

(Vedi Ordine di Servizio N. 287-1908)

Con riferimento all'Ordine di Servizio N. 287 del 1908, si porta a conoscenza del personale interessato che i servizi diretti internazionali, i quali durante l'estate 1909 dovranno essere fatti con materiale F. S., sono quelli indicati nell'annesso prospetto.

Il servizio diretto Milano-Marsiglia (via Ventimiglia), non indicato nel prospetto, continuerà ad effettuarsi coi treni 69/132 e 131/70 colle modalità finora seguite e colle carrozze finora usate per tale servizio.

Le disposizioni della presente Circolare andranno in vigore a datare dal 1° maggio 1909, dalla quale data restano abrogate le Circolari N. 223-1908 e N. 7-1909.

Servizi diretti internazionali da farsi con

INDICAZIONE DEI SERVIZI	Treni F.S. coi quali vengono effettuati i servizi (1)	Compartimento incaricato della serveglianza	Serie e Numeri delle carrozze specializzate	Quantità di carrozze assegnate al Compartimento
1. Servizi colla Svizzera, via Sempione:				
Milano–Neuchâtel-Basilea. . . .	254 e 257	Milano	ABIy 58616–58635	tutte
Milano–Ginevra.	258 e 255			
Milano–Ginevra.	254 e 257			
Milano–Ginevra.	255 e 251			
2. Servizi colla Svizzera, via Gottardo:				
A) *Servizi facenti capo a Genova.*				
Genova–Basilea.	68 e 71	Genova	ABIz 59051, 59052, 59054, 59056, 59057	5
Genova–Zurigo	68 e 71			
B) *Servizi facenti capo a Milano.*				
Milano–Basilea	66 e 71	Milano	ABIz 59050, 59053, 59055, 59058–59067	13
Milano–Basilea	308 e 73			
Milano–Zurigo	308 e 73			

(1) I numeri dei treni indicati nel presente prospetto sono quelli che saranno assegnati ad essi per

materiale F. S. durante l'estate 1909.

Residenza delle carrozze	Quantità carrozze occorrenti per ciascun servizio		Carrozze di riserva	Officina alla quale devono essere inviate le carrozze per la riparazione	*Osservazioni*
	in composizione a ciascun treno	in turno			
Milano C.	1 1 1 1	2 2 2 2	3 a Milano C.	Officine Breda a Sesto S.Giovanni	
Genova P. P.	1 1	2 2	1 a Genova P. P.	Officine Breda a Sesto S.Giovanni	In caso di mancanza di carrozze del gruppo 59050-59067, questi servizi potranno essere effettuati con carrozze A B L I z, gruppo 650-661. Si dovrà, però, per quanto è possibile, evitare di mettere nello stesso treno due di queste carrozze. In caso di mancanza di carrozze anche di quest'ultimo gruppo la stazione di Genova dovrà chiederne una del gruppo 59050-59067 alla stazione di Milano, avvertendo la Delegazione Veicoli
Milano C.	1 1 1	2 2 2	2 a Milano C.	Officine Breda a Sesto S.Giovanni	In caso di assoluta deficienza di carrozze del gruppo 59050-59067 una delle carrozze circolanti coi treni 308 e 73 potrà *eccezionalmente* essere sostituita con una carrozza a tre assi del gruppo 58616-58635

l'orario estivo.

INDICAZIONE DEI SERVIZI	Treni F. S. coi quali vengono effettuati i servizi (1)	Compartimento incaricato della sorveglianza	Serie e Numeri delle carrozze specializzate	Quantità di carrozze assegnate al Compartimento
3. Servizi per oltre Svizzera, via Gottardo:				
Ventimiglia-Genova-Basilea-Colonia-Amsterdam *Dal 1. giugno questo servizio sarà limitato al percorso Genova-Amsterdam.*	137/74 e 63/130	Genova	ABLIz 650-661	tutte
4. Servizi Italo-Austro-Germanici, via Ala:				
Roma-Monaco-Berlino	24/404 e 401/31	Roma	ABlz 59068-59077	10
Firenze-Monaco-Berlino	324/02 e 403/23	Firenze	ABlz 59078-59085	8
5. Servizi Italo-Austriaci, via Pontebba:				
Roma-Vienna	24/44/174 e 171/4/31	Roma	ABly 58637-58642, 58645, 58647-58649, 58652	11
Milano-Vienna	91/174 e 171/1436	Milano	ABly 58636, 58643, 58644, 58646, 58650, 58651, 58653-58655	9
6. Servizi Italo-Austriaci, via Cormons e Cervignano:				
Venezia-Portogruaro-Trieste .	438 e 1533	Venezia	ABly 58600-58615	16
Venezia-Portogruaro-Trieste .	1534 e 433	Venezia	CT 43050-43069	20
Udine-Cormons-Trieste.	418 e 417	Venezia	DUT . . .(*a*), . . .	6
Udine-Cormons-Trieste.	2724 e 2725	Venezia	D 80059-80068	10

N.B. Sono inoltre atte a questi Servizi le carrozze AB: 55049-55056: Venezia, da usarsi però solo in caso di mancanza delle carrozze ABly o CT

(1) I numeri dei treni indicati nel presente prospetto sono quelli che saranno assegnati ad essi per

Residenza delle carrozze	Quantità carrozze occorrenti per ciascun servizio: in composizione a ciascun treno	Quantità carrozze occorrenti per ciascun servizio: in turno	Carrozze di riserva	Officina alla quale devono essere inviate le carrozze per la riparazione	*Osservazioni*
Genova	1	4, e dal 1° giugno 3	1 a Ventimiglia e possibilmente 1 a Genova P. P. (e dal 1° giugno soltanto 1 a Genova P.P.)	Officine Breda a Sesto S.Giovanni	Le carrozze del gruppo controindicato devono servire, in caso di bisogno, anche pei servizi Genova-Basilea e Genova-Zurigo
Roma Ter.	1	5	2 a Roma Ter.	Firenze	
Firenze S. M. N.	1	4	2 a Firenze	Firenze	
Roma Ter.	1	4	2 a Roma Ter.	Firenze	
Milano C.	1	3	2 a Milano C.	Firenze	
Venezia	5 (2 ABI, 2 CT, 1 DCT) 5 (2 ABI, 2 CT, 1 DCT) 6 (2 ABI, 3 CT, 1 D) 5 (2 ABI, 2 CT, 1 D)	— — — —	2 A B I, 2 C T, 1 D U T a Venezia 1 A B I, 1 C T, 1 D ad Udine	Verona	Sino a quando non sarà ultimata l'applicazione del freno a vuoto a tutte le carrozze C T 43050-43069 ed ai bagagliai DUT... (a)... saranno da usarsi in loro vece le carrozze C 32625-32636, 32389-32399, 32500-32506 ed i bagagliai D 80059-80068 (a) Questi DUT saranno del gruppo 94400-94434; i numeri saranno precisati in seguito

B: 25005, 25013, 25020, 25021; C: 32631-32636 aventi pure residenza a sopraindicate o per eventuali aumenti di composizione dei treni.

l'orario estivo.

Circolare N. 29. (Servizio I).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Biglietti per viaggi gratuiti a favore degli on. Senatori e Deputati.

Per norma nella controlleria dei biglietti serie-*B°* che gli on. Senatori e Deputati possono rilasciare a favore di persone di loro famiglia ed ai domestici, devesi tener presente che il Regolamento lascia al Senatore ed al Deputato, di giudicare a quali persone la concessione può essere fatta: perciò il personale delle stazioni e di controlleria dovrà limitarsi a fare quelle riguardose e riservate indagini che crederà opportune per assicurarsi, nei casi in cui abbia dubbio, che chi viaggia sia effettivamente la persona di cui il nome è inscritto sul biglietto ***B°***, riferendo poscia alla superiorità, se del caso, il risultato delle indagini stesse.

Per quanto concerne il controllo dei *B°* che vengono sottoposti alla sua vidimazione, o che per le sue mansioni deve riscontrare, il personale di stazione e di controllo dovrà in tutto e per tutto attenersi alle disposizioni vigenti contenute nel punto 3° dell'Ordine di Servizio N. 3-1909.

Si ricorda quindi in particolar modo al personale:

a) che deve rilevare le irregolarità dipendenti da *incompleta compilazione* dei biglietti e cioè dalla mancanza: o del nome della persona che deve viaggiare, o del percorso, o della data di emissione o della firma del Senatore, o Deputato, che ha rilasciato il biglietto; quelle dipendenti da *erronea compilazione* dei biglietti, specie nella percorrenza che deve designare sempre « Roma » quale stazione di partenza, o di arrivo; quelle dipendenti da alterazioni nell'indicazioni del percorso, del nome, della data, e della firma;

b) che deve rilevare le irregolarità provenienti da *indebito uso* dei biglietti e cioè da istradamenti per vie diverse dalla più breve, e per vie facoltative non ammesse per gli speciali

biglietti di cui è caso; da fermate intermedie non autorizzate dalle stazioni od eccedenti il numero massimo di quattro;

c) che non può concedersi la rinunzia al percorso iniziale pei biglietti Serie *B*° — in partenza da Roma, dovendo tali biglietti, per essere tenuti validi, portare sempre la prima vidimazione di partenza della biglietteria di Roma;

d) che la vidimazione dei biglietti deve farsi soltanto per stazioni situate sulla Rete Ferroviaria di Stato, escluse quindi quelle situate su linee di Amministrazioni private, perchè le concessioni, di cui tratta la Legge 9 luglio 1908, sono limitate alla sola Rete di Stato.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Anno II - N. 19.

13 Maggio 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali:
Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*.

Roma, Maggio 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

AVVERTENZA

Gli agenti e gli uffici i quali ricevessero copie erroneamente impaginate, del Bollettino ufficiale *potranno rinviarle al Servizio I (Ufficio Bollettino), il quale provvederà, per mezzo della « Ditta Cecchini », a farle sostituire con altrettante impaginate regolarmente.*

REGIO DECRETO *N. 221 del 15 aprile 1909 relativo alla indennità di missione ai funzionari civili dello Stato che prestano servizio nei Comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il Nostro Decreto 7 febbraio 1909 N. 74;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro presidente del Consiglio dei ministri, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Dal 1° aprile 1909, ai funzionari civili dello Stato che prestano servizio nei Comuni compresi nell'elenco di cui all'art. 1 della legge 12 gennaio 1909, N. 12, sarà corrisposta una indennità di missione corrispondente alla metà di quella regolamentare.

Dalla stessa data, ai funzionari che saranno destinati a prestar servizio permanente in una delle località indicate nel comma precedente, saranno corrisposte le indennità di missione regolamentari per il primo mese, e pel tempo successivo le indennità medesime ridotte alla metà.

Le disposizioni del presente Decreto cesseranno col 31 dicembre 1909.

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 aprile 1909.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI - CARCANO.

Visto: *Il Guardasigilli:* ORLANDO.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale del Regno* n. 108 del 7 maggio 1909.

Ordine Generale N. 8. (Servizio I).

Ordinamento del Servizio centrale del Movimento e Traffico. (Servizio VII).

Art. 1.

Il Servizio centrale del Movimento e Traffico istituito in relazione al Regio Decreto N. 453 del 2 luglio 1908, si occupa di quanto concerne il lavoro delle stazioni e dei treni sia riguardo alla regolarità dei trasporti, sia riguardo ai mezzi per eseguirli.

Sono pure di sua pertinenza lo studio, l'esecuzione e la manutenzione degli impianti tutti riguardanti le comunicazioni elettriche, nonchè l'illuminazione delle stazioni e dei treni.

Art. 2.

Il Servizio centrale del Movimento e Traffico è retto da un Capo Servizio, che risponde dell'andamento del Servizio stesso e provvede, o nella propria competenza, o provocando le decisioni di competenza del Direttore generale o del Consiglio d'amministrazione, per tutti gli affari e le materie, secondo il presente Ordine generale.

Art. 3.

Il Servizio centrale ha alla sua dipendenza diretta le Divisioni compartimentali del Movimento e Traffico, di cui l'Ordine generale N. 12-1908, ed è composto dei seguenti Uffici:

Ufficio 1° — *Movimento*
Ufficio 2° — *Tecnico*
Ufficio 3° — *Traffico*
Ufficio 4° — *Orari*

Ufficio 5° — *Circolazione Veicoli*
Ufficio 6° — *Trasporti Militari* (presso il Comando di Stato Maggiore).
Ufficio 7° — *Segreteria e Personale.*

Art. 4.

Il Capo Servizio è coadiuvato da un Sotto Capo Servizio, che lo sostituisce in caso di assenza o di impedimento.

Art. 5.

Le attribuzioni del Servizio centrale del Movimento e Traffico sono le seguenti:

— studio dei regolamenti d'esercizio e loro applicazione ed interpretazione: compilazione delle norme, istruzioni, ordini di servizio, e circolari relative;

— revisione sistematica dei rapporti e delle inchieste sulle trasgressioni dei detti regolamenti, norme, istruzioni, etc., sulle anormalità ed accidenti;

— determinazione, in concorso del Servizio centrale del Personale, dei fabbisogni di personale delle stazioni e dei treni;

— revisione degli orari e turni di servizio di detto personale;

— controllo sull'impiego di avventizi e del lavoro straordinario, richiesti da bisogni eccezionali e temporanei, sulle spese per indennità di trasferta e per le altre competenze accessorie.

— istruzioni e sorveglianza sul servizio di ispezione e sulla controlleria dei viaggiatori;

— sorveglianza generale sull'andamento del Servizio di Movimento, tanto rispetto alla regolarità, quanto alla buona utilizzazione dei mezzi di esercizio:

— scelta dei tipi di attrezzi di esercizio per le stazioni e treni; verifiche delle misure metriche (escluse le stadere a ponte) delle stazioni.

— studi di massima e proposte per la sistemazione, miglioramenti, aumenti degli impianti delle stazioni e di linea in

relazione ai bisogni determinati dal traffico e per gli impianti di nuove fermate e di nuove stazioni: esame delle proposte relative fatte dalle Divisioni compartimentali e dai Servizi del Mantenimento e delle Costruzioni: determinazione di accordo col Servizio Mantenimento della graduatoria circa l'ordine d'esecuzione;

— proposte per impianti di sicurezza sulla linea e nelle stazioni;

— studio, esame e presentazione dei progetti per impianti telegrafici e telefonici;

— convenzioni coi RR. Telegrafi e Telefoni per l'esecuzione e la manutenzione degli impianti e per il servizio privato telegrafico e telefonico; revisione dei conti relativi;

— convenzioni con privati pel servizio del telegrafo e del telefono; esame delle convenzioni, predisposte dal Servizio Mantenimento per attraversamenti elettrici;

— revisione dei telegrammi di servizio per la tassazione di quelli non necessari;

— studio, prendendo accordi col Servizio del Mantenimento per le opere murarie, ed esame dei progetti per impianti di illuminazione delle stazioni, uffici e treni, sia con officine autonome di produzione esclusive per la illuminazione o per questa prevalenti, sia di semplice distribuzione ed utilizzazione del gas e dell'energia elettrica; presentazione dei progetti stessi, eccettuati i casi che vi sieno compresi espropri, nei quali provvede il Servizio del Mantenimento;

— contratti per fornitura di gas ed energia elettrica per illuminazione;

— scelta dei tipi degli apparecchi per l'illuminazione dei piazzali, di fanali e lumi per segnali, uffici di stazione e studi, di accordo col Servizio Trazione e Materiale, dei miglioramenti nei sistemi d'illuminazione dei treni;

— studio, esame e presentazione dei progetti per i segnalamenti elettrici, non comandati da apparati centrali, sia nelle stazioni che sulla linea;

— esame dei progetti di meccanismi speciali a comando elettrico nelle stazioni, studiati dal Servizio Mantenimento e completamento dei progetti stessi per quanto riguarda le condutture elettriche di alimentazione dei meccanismi in quistione;

— scelta dei tipi degli orologi pel servizio in genere; fabbisogni relativi, manutenzione, convenzioni per la riparazione; revisione delle spese;

— collaudo degli impianti sopra indicati d'importo superiore alle 10.000 lire ed anche di quelli di importo inferiore, quando questi siano stati eseguiti direttamente dai Riparti tecnici delle Divisioni compartimentali;

— compilazione dei conti di addebito per prestazioni e forniture eseguite da più Divisioni compartimentali ad una stessa Amministrazione;

— controllo sull'esecuzione, manutenzione, esercizio e spese degli impianti predetti;

— esame, in rapporto della concorrenza e della deviazione di traffico, delle domande di concessioni di nuove linee all'industria privata, prendendo in proposito accordi col Servizio del Segretariato;

— disposizioni per l'apertura all'esercizio di nuove linee e compilazione degli Ordini di servizio relativi, d'accordo cogli altri Servizi interessati.

— studio e disposizioni, d'accordo col Servizio Trazione e Materiale, degli istradamenti normali delle merci e delle deviazioni;

— esame delle domande per cambiamento di nome delle stazioni, dell'estensione e limitazioni di servizio nelle stesse;

— esame delle domande di binari di raccordo, di trasbordo, di accesso speciale, in riguardo sia alla loro ammissibilità sia al dispositivo, all'entità degli impianti ed all'eventuale concorso nella spesa da parte dell'amministrazione;

— compilazione dei contratti-tipo per impianto ed esercizio di binari di raccordo, di trasbordo, di accesso speciale nelle stazioni, per carico e scarico in punti speciali, ed eventualmente in piena linea; per manovre, facchinaggio merci e bagagli affidate ad imprese, per noleggio cuscini, per distributori automatici, spaccio di generi di privativa, caffè, buffet, etc., per affitto di aree nelle stazioni locali e simili: revisione e perfezionamento dei contratti stipulati dalle Divisioni compartimentali;

— studio delle quistioni riguardanti servizi cumulativi di corrispondenza, di scambio merci con le Amministrazioni fer-

roviarie tramviarie, marittime e lacuali italiane e servizi nelle stazioni e sui tronchi comuni ad altre Amministrazioni e stipulazione, delle relative convenzioni, prendendo preventivi accordi col Servizio Commerciale e Controllo prodotti per quanto riguarda tariffe e condizioni di trasporto; istradamento delle merci in servizio cumulativo italiano;

— estensione e limitazione di servizi nelle stazioni; disposizioni per l'esecuzione dei servizi su linee esercitate a regime economico;

— studio delle disposizioni organiche dei progetti di leggi e regolamenti attinenti all'esercizio;

— trattazione, in via amichevole, degli indennizzi in caso di accidenti con danno alle persone;

— studi, compilazione, stampa e pubblicazioni relative all'orario dei treni, prendendo, quando occorre, i necessari accordi colle Amministrazioni italiane ed estere interessate;

— disposizioni per l'effettuazione di treni speciali per facilitare l'accorrenza ad esposizioni, fiere, feste ed altre ricorrenze speciali, quando non richiesti in base all'art. 6 delle tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato;

— compilazione dei programmi di servizio e di composizione dei treni merci, sorveglianza sulla loro esecuzione;

— approvazione della conversione in treni ordinari di quelli merci straordinari, e della attivazione di nuovi treni merci ordinari, e sorveglianza sulla buona utilizzazione della forza di trazione;

— sorveglianza sull'andamento dei treni, tenendo in evidenza i ritardi, determinandone le cause ed i provvedimenti da prendersi;

— indicazione delle condizioni di ammissione di viaggiatori in determinati treni e dei trasporti merci con treni viaggiatori;

— esame delle richieste per fermate straordinarie di treni determinate da speciali occasioni o ricorrenze;

— istituzione e sorveglianza delle condotte per il trasporto delle derrate alimentari a lungo percorso e compilazione delle relative statistiche;

— studio degli itinerari speciali per favorire l'esportazione e per il servizio postale durante i forti trasporti;

— circolazione e ripartizione dei veicoli, copertoni, scaldapiedi ed attrezzi di carico;

— provvedimenti eccezionali nei casi di traffici intensi (uve, barbabietole ecc.) in quanto hanno rapporto coll'utilizzazione del materiale e la sollecita resa delle merci;

— sospensione dell'accettazione delle merci, deviazioni eventuali, di accordo col Servizio Trazione e Materiale, degli istradamenti nei casi di ingombri o di anormalità di servizio;

— statistica del carico;

— compilazione dei prospetti della composizione dei treni viaggiatori e dei relativi turni del materiale;

— provvedimenti relativi al riscaldamento dei treni con scaldapiedi e proposte per gl'impianti relativi;

— trattazione delle pratiche relative ai viaggi in treni ordinari con carrozze di lusso, con carrozze private ed in compartimento riservato;

— proposte ed esame, d'accordo col Servizio Trazione e Materiale, di miglioramenti al materiale esistente, anche in relazione all'estensione dei requisiti speciali, del fabbisogno e dei tipi del nuovo materiale rotabile;

— trattazione delle pratiche relative alla pulizia e disinfezione dei carri;

— scambio dei veicoli con altre Amministrazioni ferroviarie, noli relativi, convenzioni per lo scambio del materiale ed attrezzi;

— noleggio di veicoli ad Amministrazioni non ferroviarie (Regie Poste, Ministero degli Interni, Compagnia dei Wagons lits) ed a privati, e addebiti dei noli, delle spese di illuminazione, riscaldamento e prestazioni di personale;

— trattazione, d'accordo col Servizio Trazione e Materiale, del noleggio di veicoli da parte dell'Amministrazione Ferroviaria e per la inscrizione nel parco delle Ferrovie dello Stato di carri di proprietà privata;

— istituzione dei servizi diretti interni e con altre Amministrazioni, con carrozze in normale composizione dei treni e trattazione per quelle in servizi eccezionali, previ i necessari accordi col Servizio Trazione e Materiale e, quando occorra, con quello della Navigazione;

— statistica delle percorrenze dei treni e veicoli;

— gestione dei copertoni, attrezzi di carico e per trasporti militari;

— studio e sorveglianza sulla utilizzazione del materiale da merci e resa dei trasporti; sul razionale impiego, in relazione alle correnti di traffico, dei carri pel trasporto delle merci in collettame a grande e piccola velocità e sulle squadre mobili per il carico, scarico e smistamento;

— controllo sulla utilizzazione delle locomotive di manovre nelle stazioni;

— compilazione dei programmi d'esecuzione dei trasporti militari, sia per la chiamata sotto le armi o per congedamenti delle classi, sia per quanto concerne i trasporti in occasione di manovre, riviste, ecc; studi per la mobilitazione;

— revisione e presentazione all'approvazione dei preventivi annuali degli attrezzi d'esercizio, occorrenti alle stazioni ed ai depositi di personale viaggiante e del mobilio per essi e per gli uffici;

— studio del preventivo annuo delle spese per il Movimento e Traffico;

— riassunti mensili delle spese contabilizzate delle Divisioni compartimentali e controllo delle spese stesse;

— tenuta dei fogli matricolari e degli stati di famiglia del personale degli Uffici centrali, compilazione dei ruoli delle competenze del personale stesso, gestione del fondo di scorta, tenuta degli inventari degli Uffici e rilascio dei biglietti di servizio, dei buoni bagaglio e delle lettere di porto, in conformità dei regolamenti;

— altri affari concernenti il Servizio del Movimento e Traffico.

Art. 6.

Sono di competenza del Capo del Servizio Movimento e Traffico:

a) la scelta dei tipi e le modifiche del proprio materiale d'esercizio;

b) la determinazione delle norme per regolare i turni e gli orari di servizio del personale delle stazioni e dei treni a completamento delle disposizioni ministeriali vigenti;

c) la determinazione dei criteri per la classificazione dei posti fra le diverse categorie stabilite dal regolamento del personale per l'assegnazione dei premi e soprassoldi diversi al personale del Movimento e Traffico;

d) la determinazione dei periodi di tempo durante i quali si corrispondono premi temporanei al personale del Movimento e Traffico per una più intensa utilizzazione dei carri;

e) l'applicazione dei tipi d'orario alle varie località per il personale dipendente, determinati d'accordo col Servizio del Personale;

f) l'assunzione ed esonero di operai, aiutanti operai e manovali avventizi per il Servizio centrale, con le norme stabilite e nei limiti delle piante approvate;

g) l'autorizzazione del lavoro straordinario per il personale del Servizio centrale e di quello degli uffici delle Divisioni compartimentali, entro il limite di spesa annua assegnato;

h) lo spostamento temporaneo di personale fra le Divisioni compartimentali e fra queste ed il Servizio centrale;

i) i traslochi degli agenti del grado 6° ed inferiori, quando non vengano destinati a funzioni del grado superiore ed i traslochi stessi non siano di competenza delle Divisioni compartimentali, informandone il Servizio del Personale;

l) la concessione dei congedi ordinari al personale del Servizio centrale ed ai Capi delle Divisioni compartimentali;

m) la concessione dei congedi straordinari senza paga fino a tre mesi tanto al personale del Servizio centrale, quanto a quello dipendente dalle Divisioni compartimentali del grado 5° od inferiori, purchè non importino aumenti di spesa;

n) la concessione di anticipazioni e di sussidi al personale del Servizio centrale, nei limiti e nelle forme stabilite dalle apposite istruzioni;

o) l'applicazione delle punizioni al proprio personale nei limiti fissati dagli art. 48 e 49 del Regolamento del personale;

p) la ripartizione delle somme annualmente assegnate per gli aumenti di materiale d'esercizio tra le Divisioni compartimentali e l'approvazione delle variazioni nei limiti della somma dovuta;

q) l'ammissione eccezionale in determinati treni, dai quali sarebbero esclusi per disposizioni delle concessioni speciali o

per restrizioni indicate nell'orario generale, di viaggiatori isolati ed in comitiva;

r) il trasporto in via eccezionale delle salme in treni diretti e direttissimi;

s) l' effettuazione di treni speciali, in luogo di supplementari, per trasporto di comitive;

t) la stipulazione dei contratti di competenza del Servizio nei limiti e con le norme stabilite;

u) la liquidazione amichevole di vertenze riguardanti tasse di nolo per ritardata consegna di carri da parte degli stabilimenti raccordati, sempre quando la differenza non superi le L. 3000;

v) le transazioni in via amichevole, fino alla somma di L. 3000 per individuo, delle vertenze eccedenti la competenza dei Capi delle Divisioni del Movimento e Traffico e del Mantenimento e Sorveglianza, per infortuni avvenuti sui treni, nelle stazioni od in piena linea a persone estranee all'Amministrazione ferroviaria, e ad Agenti dell'Amministrazione stessa non protetti dalla Legge degli infortuni sul lavoro.

Art. 7.

Il Servizio Movimento e Traffico prende accordi col Servizio Personale, cui spetta di provvedere:

a) per le variazioni, su proposte delle Divisioni compartimentali o per iniziativa del Servizio centrale stesso, alle piante organiche del personale;

b) per stabilire le norme generali da seguire nella assegnazione in via permanente di funzioni superiori, per stabilire le eventuali limitazioni da prescriversi alle Divisioni compartimentali per le assegnazioni di funzioni superiori di loro competenza, in relazione all' art. 6 comma *c*) dell'Ordine generale N. 12 - 1908 e per assegnare in via permanente funzioni di grado superiore al personale del Servizio centrale e delle Divisioni, in quanto eccedano, per queste ultime le loro competenze;

c) per l'assegnazione permanente di funzioni, di grado pari od inferiori, diverse da quelle inerenti alla qualifica degli agenti;

d) per passaggi di personale dal Movimento e Traffico ad altri Servizi o viceversa;

e) per i traslochi del personale del Servizio Movimento e Traffico di grado superiore al 6°;

f) per le concessioni di congedo straordinario eccedenti la competenza del Capo Servizio;

g) per lo studio e la compilazione delle norme regolanti gli orari del personale;

h) per l'interpretazione sia di massima, sia nei singoli casi del Regolamento del personale e delle disposizioni sulle competenze accessorie e per gli studi sulle eventuali modificazioni, salvo quanto è stabilito dal precedente art. 6;

i) per le norme da seguire nell'assunzione del personale speciale nel Servizio Movimento e Traffico, per i programmi di esame per le sessioni e la nomina delle relative Commissioni, per gli accertamenti di idoneità relativi a determinate funzioni;

k) per le proposte di aumenti anticipati e di promozioni di grado del personale delle Divisioni compartimentali di grado superiore all'11°, nonchè per le proposte di promozione a capo squadra operai, oltre a quelle di tutto il personale del Servizio centrale;

l) per gratificazioni al personale, che non siano comprese nella competenza dei Capi Compartimento.

m) per gli esoneri del personale di grado superiore al 9°, oltre a quelli di tutto il personale del Servizio centrale;

n) per le proposte di punizioni degli agenti dipendenti dalle Divisioni compartimentali, che eccedano la competenza di queste ed implichino questioni tecniche o trasgressioni dei regolamenti di esercizio e per le decisioni sui relativi ricorsi.

Art. 8.

Il Servizio Movimento e Traffico fornisce gli elementi necessari al Servizio Approvigionamenti e Magazzini per le forniture di macchinari per le sue officine, di attrezzi d'esercizio, materiali di ricambio e di consumo per il servizio delle stazioni e dei treni; dà parere sulle ditte da invitarsi per le forniture; sulle domande di proroga nelle consegne ed eventuali

condoni di multe per consegne ritardate; interviene nelle trattative private, nelle gare e nelle proposte di aggiudicazione, in quanto sia richiesto da ragioni tecniche.

Procede pure d'intesa collo stessso Servizio:

— per collaudi di materiali, apparecchi ed attrezzi di speciale costruzione;

— per stabilire le scorte di magazzino.

Art. 9.

Il Servizio Movimento e Traffico prende accordi:

a) coi Servizi della Trazione e Materiale e del Mantenimento sui provvedimenti occorrenti per assicurare e regolare l'esercizio in caso di interruzioni di linea, che interessino più direzioni compartimentali, od in altre contingenze eccezionali;

b) col Servizio Trazione e Materiale, per rifornitura di acqua alle locomotive, nelle stazioni e lungo la linea;

c) col Servizio Mantenimento per i programmi sui lavori da eseguirsi sulle linee richiedenti rallentamenti in più punti e per periodi prolungati, sia per adattare in tempo gli orari dei treni, sia per ovviare a troppo sensibili ritardi;

d) col Servizio Commerciale e Controllo Prodotti, per la effettuazione di treni speciali a tariffa ridotta per emigranti, scrofolosi e simili, nonchè per pellegrini ed escursionisti se in provenienza e destinazione per l'estero.

Art. 10.

Il Servizio Movimento e Traffico si vale dell'Istituto Sperimentale per gli studi sulla scelta dei materiali e sul perfezionamento delle prescrizioni tecniche di fornitura.

Ricorre pure al predetto Istituto per verifiche, prove di materiali, per la taratura di apparecchi di registrazione, per collaudi.

Art. 11.

Il Capo del Servizio Movimento e Traffico sottopone alla firma del Direttore generale gli ordini di servizio, le circolari, le istruzioni, le norme, le relazioni al Consiglio d'Amministrazione, le comunicazioni ai Servizi centrali contenenti disposi-

zioni di massima e rappresentanti impegni dell'Amministrazione per agevolazioni al pubblico ed altre simili; la corrispondenza coi Ministeri, colle Amministrazioni in genere, coi Senatori e Deputati, coi Prefetti, con le Provincie, i Comuni ed altri Enti morali, con le Camere di commercio, Comizi agrari, ecc., e coi terzi che si rivolgono direttamente al Direttore generale, in quanto non sia diversamente disposto.

Corrisponde a propria firma con i Capi degli altri Servizi centrali, con l'Istituto Sperimentale e con le Divisioni Compartimentali da lui dipendenti, coi fornitori, con gli appaltatori e coi privati che a lui facciano capo per questioni ed affari di sua competenza.

Corrisponde direttamente con le Sezioni di Movimento e Traffico dipendenti dalle Divisioni Compartimentali, per trasmissione di documenti, per richieste di dati, per rilievi sull'andamento dei treni, e dei trasporti di derrate alimentari, sulla utilizzazione e circolazione del materiale e per disposizioni urgenti, dando in questi casi avviso alle Divisioni delle disposizioni stesse.

I Capi degli Uffici centrali, possono essere autorizzati a corrispondere per interpellanze e notizie puramente d'ordine con i Capi delle Divisioni, e Sezioni compartimentali ed il Capo dello Ufficio Tecnico a corrispondere altresì coi Reparti tecnici per esecuzione d'impianti e di lavori approvati, e per istruzioni particolareggiate, relative all'impiego di materiali e di apparecchi.

Il Capo del Servizio Movimento e Traffico ha inoltre facoltà di corrispondere direttamente con le Divisioni compartimentali della Trazione e Materiale e del Mantenimento e con l'Ufficio di Navigazione a Messina per comunicazioni d'urgenza attinenti alla esecuzione dei trasporti, purchè non interessanti quistioni di massima, nè attribuzioni e competenze dei rispettivi Servizi centrali; nonchè per comunicazioni relative alle inchieste in revisione presso il Servizio centrale del Movimento e traffico e per indennizzi, di cui al precedente articolo 6.

Il presente Ordine Generale ha vigore dal 20 maggio 1909 con la quale data sono abrogate le precedenti disposizioni in materia.

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nella adunanza del 30 Aprile 1909.

Ordine di Servizio N. 127. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio cumulativo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 68-1909).

Dal 16 maggio 1909, le stazioni di Felizzano e Lioni saranno ammesse al servizio diretto ferroviario-marittimo con la Sardegna.

In conseguenza, alle pagine N. 55 e 56 della tariffa del detto servizio cumulativo (edizione 16 novembre 1898), dovranno farsi, alla sede opportuna, le seguenti aggiunte:

Felizzano . . .	S.	G.P.	Civitavecchia Genova (1)	507 96	Genova	96
Lioni.	S.	G.P.	Civitavecchia Napoli (1)	447 147	Napoli	147

Ordine di Servizio N. 128. (Servizio IV).

Indennità agli agenti in servizio nei luoghi danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908.

(Vedi Ordine di Servizio N. 77-1909).

In seguito a deliberazione dell'On. Consiglio d'Amministrazione nella seduta dell'8 aprile 1909 è stato stabilito:

1° che gli agenti di ruolo che presentemente prestano servizio a Messina e sulla tratta Rosarno-Reggio Calabria-Melito Porto Salvo incluse, nonchè agli attuali avventizi in servizio continuativo ed a quelli che saranno assunti in seguito nella stessa condizione, sia corrisposta dal 1° aprile corrente fino a tutto il 31 dicembre 1909 un'indennità pari alla metà dell'indennità di trasferta che spetterebbe in base alla qualifica effettiva;

2° che agli agenti destinati nelle dette località dal 1° aprile corrente in poi, nonchè a quelli che alla data stessa vi si trovavano da meno di un mese, sia corrisposta rispettivamente per il primo mese o fino al compimento di un mese la indennità intera di trasferta, e la metà per il tempo successivo fino al 31 dicembre 1909;

3° che le indennità di cui sopra siano liquidate in quanto si corrisponda lo stipendio o paga, e che siano ridotte della metà agli agenti che per ragioni di servizio debbano recarsi fuori residenza, quando per tale loro assenza percepiscano almeno la diaria, sia pur anche della tabella *B* di cui all'art. 25 delle disposizioni sulle competenze accessorie.

Ordine di Servizio N. 129. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio italo-belga

(Vedi Ordine di Servizio N. 76-1909).

A partire dal 1° maggio 1909 venne attivato sulla percorrenza estera Chiasso - Anversa transito, un prezzo speciale di L. 4,22 per quintale applicabile ai trasporti a vagone completo di almeno 10 tonnellate di filati e di cordami di canapa in partenza da Cassano d'Adda e Melegnano.

Detto prezzo di L. 4,22 dovrà essere esposto con apposito richiamo a pag. 167 della tariffa italo - belga e, precisamente, per la stazione di Anvers-transit ecc. via Chiasso, nella colonna della eccezionale N. 5b sotto al prezzo di 4,82, riportando lo stesso richiamo a pie' della pagina con questa nota: « Prezzo applicabile soltanto ai trasporti di filati e di cordami di canapa in partenza da Cassano d'Adda e Melegnano ».

Col 5 maggio 1909 la stazione di Turnhout è stata ammessa alla tariffa eccezionale N. 23 del servizio italo-belga coi seguenti prezzi per quintale da introdursi in tariffa a pagina 213 nelle apposite colonne:

		a	*b*	*c*	*d*	*e*	*f*	*g*	*h*	*i*	*k*
Turnhout	Pino. . . .	4.91	4.84	—	3.64	3.41	—	3.19	2.60	2.53	2.50
	Chiasso. .	5.18	5.11	—	3.83	3.60	—	3.38	2.74	2.66	2.63

Ordine di Servizio N. 130. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni.

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 108-1909)

Col 5 maggio 1909 la stazione di Eltville venne ammessa alla tariffa eccezionale N. 23 (Zolfo), con l'applicazione dei seguenti prezzi per quintale, i quali, col nome della stazione stessa, dovranno pertanto annotarsi a pag. 610 del 16° Supplemento alla tariffa diretta italo-germanica.

		Tariffa eccezionale N. 23
Eltville	Pino	2.06
	Chiasso	2.19
	Peri	2.49

In conseguenza di tale ammissione devono pure modificarsi come segue le indicazioni per detta stazione esposte a pag. 305 dell'elenco delle stazioni germaniche.

			Pino	Chiasso	Peri	Pontebba
Mnz.	*Eltville.* . .	Kastel (1)	694	738	831	—

Colla stessa data del 5 maggio 1909 sono pure da introdursi nella tariffa diretta italo-germanica le seguenti modificazioni ed aggiunte:

Pag. 114 (23° Supplemento) *Nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità.* Annullare la voce « 2568/2007 » sostituendola colla seguente:

2568	2499 *a*	**Terre cotte** cioè: storte.	11	6	18	—	—	2	III	—

Pag. 156 e 163 *Nomenclatura tedesca P. V.* — Annullare la voce « 2007.2568 » sostituendola colla seguente:

2007	—	*Retorten* von Ton. siehe Tonwaren Nr. 2496 *a*

Aggiungere la seguente nuova voce:

2496 *a*	2568	*Tonwaren* folgende: Retorten

Pag. 416-441 (16° Supplemento) — per le stazioni di Marktredwitz, Niederlahnstein, Pommerensdorf e Stettin Haupt-Güterbhf. ecc., cancellare i prezzi speciali che figurano nella colonna della tariffa speciale I, ed applicabili soltanto ai trasporti di storte di terra refrattaria in destinazione dell'Italia, annullando la relativa nota appiedi delle pagine.

Pag. 374. Per la stazione di Biebrich West, cancellare colla corrispondente nota i prezzi speciali, introdotti nella tariffa Speciale I *b* con l' Ordine di Servizio N. 73-1909, ed applicabili pur essi alle storte di terra refrattaria sopra indicate.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 11.v (Servizio VIII).

Ddistribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Viaggi alle stazioni termali ed al mare.

(Vedi Ordine di Servizio N. 134-1908).

Per i viaggi alle stazioni termali ed alle stazioni balneari, comprese negli elenchi qui appresso, dovranno essere attuati anche in quest'anno, durante i periodi di tempo rispettivamente indicati, i provvedimenti di tariffa di cui all' Ordine di Servizio 134-1908.

Stazioni termali.
(*periodo 15 maggio - 30 novembre*).

Acireale, Alì, Abano, Anagni (per Anticoli di Campagna) Ardenno Masino, Asciano, Aspio, Acqui, Aosta (per Courmayeur, ecc.).

Battaglia, Bagni di San Giuliano, Bagni di Lucca, Bagni di Montecatini, Bagni della Porretta, Belluno, Brisighella, Borgo S. Donnino (per Salsomaggiore), Borgo S. Dalmazzo (per Valdieri, Vinadio), Bergamo (per S. Pellegrino).

Castelbolognese (per Riolo), Castroreale Bagni, Caldiero, Chianciano, Chiavenna, Chiusi (per Bagni di Chianciano), Città della Pieve (per S. Casciano) Civitavecchia, Castellamare di Stabia, Contursi, Cassano Jonio.

Desenzano (per Sirmione).

Ferentino, Fauglia, Frosinone, Forlì (per Castrocaro).

Guardia Piemontese, Gerace.

Iseo (per Casino Boario).

Livorno S. Marco.

Montegrotto, Maggianico, Mignanego.

Narni (per S. Gemini), Navacchio (per Uliveto), Nera-Montoro (per S. Gemini), Nocera Umbra.

Peschiera (per Sirmione), Pieve Monsummano, Pontedera-Rapolano.

Ronta, Rogoledo.

Sambiase, Santhià (per il Biellese), San Vincent, Sasso (per Castiglione dei Pepoli), Schio (per Recoaro), Stazione per la Carnia (per Arta), Sondrio (per Bormio e Santa Caterina).

Termini Imerese, Tavernelle (per Recoaro), Telese Cerreto, Tivoli (per Acque Albule), Torre Annunziata.

Voghera (per Rivazzano e Salice), Viterbo P. F.

Stazioni balneari.
(*periodo 15 giugno - 30 settembre*).

a) stazioni della linea Ventimiglia-Genova;

b) stazioni della linea Genova-Viareggio;

c) Pisa (per Marina di Pisa), Livorno, Vada (per Castiglioncello), Cecina (per Cecina M.) Orbetello (per Porto Santo Stefano e per port' Ercole), Civitavecchia, S. Marinella, Palo (per Ladispoli), Terracina, Gaeta, Formia, Napoli, S. Giovanni Ted., Portici, Torre del Greco, Castellamare di Stabia, Salerno, Agropoli, Casal Velino, Pisciotta, Capitello, Sapri, Praia di Ajeta, Scalea, Cirella Majerà, Diamante, Belvedere, Acquappesa, Fuscaldo, Paola, Cannitello, Scilla, Pizzo, Trebisacce, Taranto;

d) Venezia, Chioggia, Bellaria, Cervia, Cesenatico, Viserba;

e) stazioni della linea Rimini-Ancona-Termoli;

f) Messina, Palermo, Licata, Porto Empedocle, Pozzallo, Catania, Siracusa.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Errata-Corrige.

Circolare N. 20-1909 (Boll. 14). Capoverso *a*), sostituire alle parole: « sino alla *massima* prestazione della locomotiva », le altre « sino alla prestazione della locomotiva ».

Circolare N. 28-1909 (Boll. 18). Cambiare l'indicazione di « Ufficio stralcio », in quella di « Servizi VII e X ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO II - 1909

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4,00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti.	„ 8,00

ANNO II - N. 20. 20 MAGGIO 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, Maggio 1909 — Tip Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*.

Per memoria.

REGIO DECRETO *n. 217, del 25 aprile 1909, che dichiara di pubblica utilità i lavori occorrenti nei Comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 per costruzione di baracche e di edifici da adibirsi ad uso di privato o di pubblico servizio, per apertura, prolungamento od ampliamento di strade e piazze, e per condutture di acqua potabile* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 14 della legge 12 gennaio 1909, n. 12;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto con il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno e col ministro segretario di Stato della grazia, giustizia e dei culti;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono dichiarati di pubblica utilità i lavori occorrenti nei Comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908, per costruzione di baracche e di edifici da adibirsi ad uso di privati o di pubblici servizi, per apertura, prolungamento od ampliamento di strade e piazze, e per condutture d'acqua potabile.

Il ministro dei lavori pubblici può con suo decreto dichiarare di pubblica utilità ogni altro lavoro imposto da pubblica necessità ed inteso a riparare danni o provvedere a bisogni urgenti.

Art. 2.

Il piano di esecuzione dei lavori e l'elenco dei beni da espropriarsi con l'indicazione delle indennità offerte sono depositati o pubblicati a norma dell'art. 17 della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale del Regno* n. 112 del 12 maggio 1909.

Il periodo del deposito è ridotto ad otto giorni durante i quali gli interessati possono prendere conoscenza degli atti depositati e proporre opposizioni sulla regolarità degli atti medesimi.

Non sono ammesse opposizioni contro il tracciato od il modo di esecuzione dell'opera.

Art. 3.

L'indennità spettante ai proprietari dei terreni da espropriare è determinata con le norme di cui all'art. 46 della legge 9 luglio 1908, n. 445, computando il sessennio, per quanto riguarda il coacervo dei fitti dal 28 dicembre 1908. Ove si tratti di fabbricati danneggiati dal terremoto, l'indennità è fissata sulla media del loro valore venale nello stato in cui si trovano al momento dell'espropriazione, e dell'imponibile netto agli effetti dell'imposta, tenuto conto degli sgravi autorizzati dall'art. 8 della legge 12 gennaio 1909, n. 12.

Qualora, peraltro, al momento dell'espropriazione gli sgravi non fossero ancora avvenuti, l'indennità è determinata in base al solo valore venale.

Nel caso che l'indennità offerta non sia accettata, la sua liquidazione viene fatta in modo definitivo da una Commissione arbitra e composta nei modi prescritti dal 2° capoverso dell'art. 46 medesimo.

Qualora l'indennità liquidata dalla Commissione arbitrale ecceda le lire diecimila, è data facoltà alle parti di produrre, entro il termine di trenta giorni, opposizione innanzi al tribunale il quale provvede con sentenza definitiva inappellabile.

Art. 4.

Occorrendo rendere definitive occupazioni già autorizzate in via temporanea a norma dell'art. 3 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, agli espropriati spetta un supplemento d'indennità corrispondente alla differenza fra l'indennità precedentemente concordata o liquidata per l'occupazione temporanea e quella da determinarsi ai sensi del precedente articolo per la occupa-

zione definitiva. Agli espropriati spettano pure gli interessi legali su tale differenza dalla data della avvenuta occupazione temporanea a quella del pagamento o del versamento nella Cassa depositi e prestiti del prezzo di espropriazione.

Art. 5.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Roma, addì 25 aprile 1909.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI.
BERTOLINI.
ORLANDO.

Visto, *il guardasigilli:* ORLANDO.

Appendice N. 1 all'Ordine Generale N. 6-909. (Servizio I).

Ordinamento del Servizio centrale Commerciale e Controllo Prodotti. (Servizio VIII).

I commi 9 e 10 dell'art. 5 dell'Ordine Generale N. 6-1909 relativo all'ordinamento del Servizio centrale Commerciale e Controllo Prodotti, vengono sostituiti col seguente unico comma:

« esamina, per la parte commerciale e contabile, le con-
« venzioni pei servizi cumulativi e di corrispondenza, predi-
« sposte dal Servizio centrale del Movimento e Traffico con le
« Amministrazioni ferroviarie, tramviarie e di navigazione ma-
« rittima e lacuale ».

Approvato dal Consiglio di Ammin., nell'adunanza del 13 maggio 1909.

Ordine Generale N. 9. (Servizio I).

Ordinamento dei Servizi centrali.

In conformità a quanto si è disposto con l'Ordine Generale N. 8-1909, relativo all'ordinamento del Servizio centrale del Movimento e Traffico, all'art. 6 punto *i*), saranno d'ora in poi di competenza dei Capi dei Servizi centrali i traslochi degli agenti del grado 6° ed inferiori, quando questi non vengano destinati a posti con funzioni del grado superiore ed i traslochi non sieno di competenza delle Divisioni Compartimentali. Dei traslochi ordinati si dovrà dare avviso al Servizio del Personale.

Conseguentemente i Servizi centrali non sono più obbligati a prender accordi col Servizio del Personale che per i traslochi di agenti di grado superiore al 6°

Approvato dal Consiglio di Ammin., nell'adunanza del 13 maggio 1909.

Ordine Generale N. 10. (Servizio I).

Nomina del Capo Compartimento di Reggio Calabria.

(Vedi Ordine Generale N. 2-1909).

Il Consiglio di Amministrazione, nell'adunanza del 12 maggio 1909, ha deliberato di chiamare al posto di Capo Compartimento per le linee Calabresi, con residenza in Reggio Calabria, il Sotto Capo Servizio Signor Cav. Ing. Italo Arisi, esonerando per conseguenza il Signor Comm. Ing. Antonio Grossi dalle funzioni temporaneamente affidategli con la precedente deliberazione del 13 gennaio 1909.

Tale provvedimento avrà effetto a partire dal 20 maggio corrente.

Ordine di Servizio N. 131. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 12, 27, 43, 44, 45, 46.

Trasporti in servizio dei campioni di acqua potabile e degli apparecchi di disinfezione.

(Vedi Ordine di Servizio N. 50-1909).

Nell'intento di evitare disguidi o smarrimenti, e di conseguire la necessaria sollecitudine nel trasporto in servizio dei campioni di acqua potabile e degli apparecchi di disinfezione da o per l'Istituto sperimentale e laboratori distaccati di Torino, Firenze e Palermo, si prescrive che, i trasporti stessi vengano, d'ora innanzi, scortati dal Modulo *S*-75 per la diretta consegna al treno.

In conseguenza di ciò il comma *a*) dell'art. 4 dell'Ordine di Servizio N. 50-1909, resta modificato come appresso:

« *a*) I trasporti di cassette, bolgette, sacchi, pieghi, ecc.
« contenenti la corrispondenza importante di servizio dei vari
« Uffici dell'Amministrazione, nonchè le spedizioni di acqua
« potabile e degli apparecchi di disinfezione, che si eseguiscono

« da e per l'Istituto sperimentale e Laboratori distaccati di « Torino, Firenze e Palermo (1) ».

Richiamo da riportarsi in fine di pagina:

« (1) I trasporti di cui il presente comma dovranno essere scortati dal « Modulo *S*-75 (veggasi ultimo alinea dell'allegato al presente Ordine di Ser- « vizio) e potranno essere effettuati con qualsiasi treno non esclusi i diretti « ed i direttissimi .

Ordine di Servizio N. 132. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Facilitazioni pei trasporti di persone e di cose occasionati dal terremoto del 28 dicembre 1908.

(Vedi Ordine di Servizio N. 110-1909).

A complemento delle disposizioni impartite coll'Ordine di di servizio N. 2v - 1909, confermate coll'Ordine di servizio N. 110-1909, si avverte che le spedizioni di cose provenienti dall'estero, inviate in dono ai danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908, e come tali dichiarate sulle lettere di vettura, potranno essere inoltrate senza tasse per il percorso italiano, anche se siano dirette a Comitati di soccorso nazionali od esteri, quando sul percorso estero abbiano avuto luogo in franchigia o quando siano assegnate dalla dogana di confine ad una dogana interna con bolla di cauzione.

Ordine di Servizio N. 133. (Servizio I).

Norme per il prelevamento dei campioni di acqua per uso potabile e per alimentazione di caldaie.

Son state stampate in opuscolo separato le *Norme per il prelevamento dei campioni di acqua per uso potabile e per alimentazione di caldaie,* dirette allo scopo di dare criteri uniformi e di assicurare le necessarie cautele nelle operazioni di prelievo dei campioni.

Tali norme saranno distribuite dai Servizi interessati alle dipendenti Divisioni compartimentali.

Ordine di Servizio N. 134. (Servizio I).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 15 ed al personale delle gestioni .

Trasporti di bozzoli e foglie di gelso e di recipienti vuoti.

In fascicolo a parte si sono pubblicate le norme per l'eseguimento dei trasporti di bozzoli e foglie di gelso e dei recipienti vuoti (cestoni, sgorboni etc.) che hanno servito ai trasporti stessi.

Le Divisioni e le Sezioni di Movimento impartiranno direttamente quelle maggiori istruzioni di dettaglio che riterranno utili per garantire la voluta regolarità e sollecitudine di servizio, più specialmente in quelle stazioni ove si manifestano più intensi i trasporti di cui si tratta, tanto pel servizio locale, quanto di transito.

Restano pure autorizzate a provvedere, nel modo che crederanno più opportuno, alla scorta dei treni coi quali si effettuano detti trasporti, sia aumentando il personale delle squadre fisse dove queste funzionano, sia assegnando a determinati treni una maggiore scorta di un conduttore e di manovali, pur di raggiungere quella regolarità, che esige la natura speciale della merce.

Si raccomanda a tutto il personale interessato di attenersi scrupolosamente a quanto viene prescritto colle norme stesse.

Ordine di Servizio N. 135. (Servizio VII).

Attivazione dell'Orario Generale 1° giugno 1909.

Col 1° giugno 1909 va in vigore il nuovo Orario Generale dei treni.

Qui appresso si indicano:

1. — Le principali aggiunte e varianti che verranno attivate col nuovo orario nel servizio dei treni viaggiatori, con un accenno anche al servizio dei treni merci a G. V. e derrate.

2. — Le disposizioni riguardanti il passaggio dal vecchio al nuovo orario.

I.

A) **Modificazioni dell'orario dei treni viaggiatori.**

Le principali innovazioni apportate all'orario dei treni viaggiatori sono le seguenti:

Linea *Modane-Torino.* — Posticipazione di 30 minuti in partenza da Modane e 25 in arrivo a Torino del treno accelerato 1007.

Linea *Torino-Chivasso-Aosta.* — Istituzione di un nuovo treno diretto (151), in partenza da Torino per Aosta alle ore 8,20 da attivarsi pel periodo dal 1° luglio al 15 settembre.

Linea *Varallo-Novara.* — Istituzione di una coppia di treni diretti (231 e 232) limitatamente al periodo dal 15 luglio al 15 settembre.

Linea *Domodossola-Milano.* — Anticipazione di 20 minuti in partenza da Domodossola e di 10 in arrivo a Milano, del diretto 251.

Linea *Arona-Novara-Alessandria.* — Anticipazione di 25 minuti nella partenza da Arona del treno 181 e di 32 in arrivo ad Alessandria, stabilendone così in questa stazione la coincidenza col direttissimo 1 per Genova e Roma.

Linee *Milano-Lecco-Sondrio* e *Colico-Chiavenna.* — Istituzione di una coppia di treni direttissimi (332 e 343) fra Milano e Sondrio, con diramazione da e per Chiavenna a mezzo dei nuovi direttissimi 352 e 359 limitamente al periodo dal 15 luglio al 15 settembre.

Ambedue questi treni saranno a Sondrio in immediata coincidenza con appositi treni da e per Tirano.

Trasformazione in direttissimo del diretto 340 sul tratto Milano-Lecco, ed effettuazione, nei giorni precedenti i festivi, di un nuovo diretto (344), in partenza da Milano per Lecco alle 17,30.

Linea *Milano-Venezia.* — Soppressione delle fermate intermedie del treno accelerato 1496 (nuovo 1436) sul tratto Brescia Milano. istituendo sul tratto stesso, pel servizio locale, il nuovo accelerato 1422, che lo segue a breve distanza.

Linea *Ala-Verona-Modena-Bologna.* — Prolungamento da Modena a Bologna del diretto 403, anticipato di 15 minuti, sopprimendo sul tratto stesso il treno 2877.

Il treno 406 viene classificato accelerato anche sul tratto Bologna-Modena.

Linea *Genova-Pisa.* — Istituzione di due treni diretti estivi (14 e 17), fra Genova e Sestri Levante.

Posticipazione di 50 minuti nella partenza da Pisa del treno 1716 (nuovo 1616), accelerandone la marcia e diminuendone la lunga fermata a Spezia, in modo da mantenere inalterato l'attuale suo arrivo a Genova.

Prolungamento da Spezia a Pisa dell'accelerato 1705 (nuovo 1605), sopprimendo il locale 4707 Spezia-Sarzana, e l'accelerato 1709 Genova-Pisa, che fra Genova e Spezia viene però sostituito dal nuovo 1611, formante un nuovo treno coll'attuale 1711 Spezia-Pisa.

Anticipazione di 3 ore e 15 minuti del locale 4701 Genova-Sestri Levante.

Linea *Pisa-Roma.* — Anticipazione di 30 minuti in partenza da Roma del direttissimo 4, trasformato in diretto, e di 17 in arrivo a Pisa, aumentandone la sosta in quest'ultima stazione.

— Posticipazione di 20 minuti del treno accelerato 1754 (nuovo 1686) Roma-Pisa, per mantenere a Roma la coincidenza coll'accelerato 1856 (nuovo 1810) proveniente da Napoli.

Linea *Milano-Bologna.* — Istituzione pel periodo dal 1° luglio al 30 settembre, di una coppia di treni direttissimi 37 e 38, per e da Ancona.

Durante il periodo di effettuazione di questi treni, il diretto 25 sarà soppresso e sostituito dal diretto 39, in partenza da Milano alle 12,30 ed in arrivo a Bologna alle 17,10.

— Anticipazione ed acceleramento sul tratto Parma-Milano del treno 1654 (nuovo 1586), convertito in accelerato anche su questo tratto, fissandone l'arrivo a Milano alle ore 11,30, in modo da evitare l'attuale precedenza del diretto 30 in stazione di Piacenza.

Linee *Firenze-Empoli-Livorno* ed *Empoli-Chiusi.* — Soppressione durante tutto l'orario estivo dei treni diretti SR ed RS.

Linea *Bologna-Gallipoli.* — Istituzione fra Bologna ed An-

cona dei nuovi treni 37 e 38 suaccennati, il primo dei quali sarà direttissimo anche su questa linea, mentre il treno 38 sarà diretto. Durante l'effettuazione di questo treno, il 58, nelle stazioni da Falconara a Bologna, non farà servizio che per viaggiatori in arrivo: a Falconara vi saranno ammessi però i viaggiatori in transito dal 608 (Roma-Ancona).

— Istituzione di una nuova comunicazione diretta diurna fra Bologna e Bari in ambedue i sensi, ottenuta prolungando oltre Ancona verso Foggia i treni diretti 52 e 53, che attualmente hanno luogo soltanto fra Bologna ed Ancona; a questo scopo il 53 verrà anche lievemente anticipato ed accelerato. Tra Ancona e Castellammare Adriatico i treni 52 e 53 saranno classificati accelerati, e sostituiranno gli attuali treni 1876 e 3329. Fra Castellammare Adriatico e Foggia i treni 52 e 53, in aumento su quelli esistenti, saranno invece classificati diretti. Tra Foggia e Bari essi prenderanno poi il posto degli attuali diretti 60 e 59, che vengono pertanto soppressi.

Detti treni 52 e 53 saranno anche prolungati sul tratto Bari-Brindisi, come treni omnibus, pel periodo dal 1° settembre al 31 ottobre.

— Anticipazione di 30 minuti in partenza da Foggia e di 13 in arrivo a Lecce del diretto 51.

Linea *Ferrara-Rimini*. — Trasformazione in giornalieri, pel periodo di 1° luglio al 15 settembre, dei treni trisettimanali.

Linea *Ancona-Roma*. — Istituzione di una comunicazione serale da Roma per Ancona, a mezzo del treno accelerato N. 1746, in sostituzione dei treni 3210 Roma-Orte, 3258 Foligno-Ancona, e del servizio viaggiatori che viene ora effettuato col 6022 da Orte a Terni, che restano soppressi.

— Istituzione del nuovo treno omnibus 3255 Foligno-Orte, in coincidenza ad Orte col treno accelerato 1833 (nuovo 1717) per Roma, e soppressione dell'attuale treno omnibus notturno 3259 Foligno-Terni.

Linea *Castellammare Adriatico-Roma*. — Conversione in accelerati (nuovi 1775 e 1778) degli attuali treni misti 3303 e 3306.

Linea *Foggia-Napoli*. — Acceleramento del treno omnibus notturno 3536 (nuovo 3538) anticipandone di 35 minuti l'arrivo a Foggia, per la coincidenza col nuovo diretto 52 per Bologna e l'Alta Italia.

— Anticipazione di mezz'ora nella marcia del diretto 726.

Linea *Roma-Napoli.* — Trasformazione in direttissimo dell'attuale diretto 105, anticipandone la partenza da Roma di 30 minuti e sopprimendo parecchie fermate.

Spostamento ed acceleramento della marcia del treno 1853 (nuovo 1803) con partenza da Roma alle ore 8,5.

Istituzione del nuovo treno accelerato 1805 Roccasecca-Napoli con soppressione del locale 4885 Capua-Napoli.

— Istituzione del nuovo treno direttissimo 100.

— Soppressione del treno omnibus 3482 Roccasecca-Roma, il cui servizio verrà disimpegnato dall'accelerato notturno 1856 (nuovo 1810), che sarà ritardato di 20 minuti in partenza da Napoli e di 2 ore e 15 in arrivo a Roma.

— Prolungamento dei treni omnibus 3485 e 3486 (nuovi accelerati 1801 e 1808), da Sparanise a Cajanello dove si troveranno in immediata coincidenza coi treni 3511 e 3516 (nuovi 631 e 636).

Linea *Campobasso-Isernia.* — Posticipazione di oltre una ora del treno misto 3367, e di 3 ore e 35 minuti del treno omnibus 3370.

Linea *Napoli-Brindisi.* — Posticipazione di 53 minuti in partenza da Brindisi ed acceleramento del treno misto 3662 Brindisi-Potenza per stabilirne a Brindisi la coincidenza col treno 1880 (nuovo 1844). proveniente da Lecce.

Viene regolarizzato in orario, lo speciale 7745, assumendo di nuovo il numero 109, e si sopprime lo speciale 7742 Reggio C. C.-S. Eufemia B., facendo, in sua vece, originare da Reggio Calabria il 104, modificando l'orario di questo per modo da farlo coincidere a Napoli col 106 per Roma anzichè col 104, come attualmente.

— Riattivazione dei treni locali 3721 e 3732 fra Nicotera e Reggio Cal.

Linea *Metaponto-Reggio Cal.* — Limitazione a Roccella del treno 3763, prolungando in sua vece fino a Reggio Cal. il treno 3765, in continuazione del 3745, coincidente a S. Eufemia col treno 111 da Napoli.

Linea *Messina-Palermo.* — Soppressione dello speciale 8610 e riattivazione del diretto 104, anticipato di circa 15 minuti in confronto all'orario che aveva prima del 28 dicembre u. s.

— Posticipazione di 2 ore e 40 minuti del diretto 111, al quale l'omnibus 3811 cederà il passo a S. Stefano di Camastra.

Soppressione dello speciale 8608 e sua sostituzione col diretto 102 posto in partenza da Palermo alle 7,40.

— Il treno omnibus 3803 viene convertito in accelerato (nuovo 1961), anticipando di un'ora e 10 minuti il suo arrivo a Palermo.

— Il treno misto 3810 Palermo-S. Agata viene posticipato di circa 2 ore, e lievemente accelerato.

Linea *Messina-Catania - Siracusa.* — Anticipazione di 50 minuti del diretto 114, e soppressione dello speciale 8616.

Il diretto 120 verrà trasformato in accelerato col N. 1976 e lo speciale 8614 verrà sostituito dal diretto 112.

— Posticipazione di circa 2 ore e mezzo del diretto 121, che sostituirà così l'attuale speciale 8601.

Linea *Catania-Palermo.* — Anticipazione di 40 minuti del diretto 124, per mantenerne a Catania la coincidenza col 114 per Messina.

— Anticipazione di 50 minuti circa del treno omnibus 3845.

— Collegamento del treno 3843 (Catania-S. Caterina) col 3809 (Termini-Palermo) e del 3844 (Palermo-Termini) col 3846 (S. Caterina-Catania), mediante l'istituzione sul tratto S. Caterina-Termini di una nuova coppia di treni continuativi fra Catania e Palermo che prendono i numeri 3843 e-3846.

Linea *Siracusa-Licata.* — Prolungamento del treno 3910 da Vittoria a Modica, collegandolo quivi col 3912 Modica-Siracusa e sopprimendo tra Vittoria e Modica il 3908. Il treno risultante prenderà il numero 3910.

Le altre modificazioni di interesse esclusivamente locale saranno segnalate dalle Circolari che verranno pubblicate da ogni singola Divisione Compartimentale.

B) Servizi di 3ª classe con treni direttissimi e diretti.

Vengono assegnati, con le limitazioni risultanti dall'orario del pubblico, i seguenti nuovi servizi di 3ª classe nei treni diret-

tissimi e diretti, in aggiunta a quelli esistenti attualmente, o che già esistevano nei treni diretti estivi dello scorso anno:

151	(nuovo)	Torino-Aosta
231	(nuovo)	Varallo-Novara
232	(nuovo)	Novara-Varallo
62		Milano-Chiasso
317		Chiasso-Milano
332	(nuovo)	Milano-Sondrio
343	(nuovo)	Sondrio-Milano
352	(nuovo)	Colico-Chiavenna
359	(nuovo)	Chiavenna-Colico
344	(nuovo)	Milano-Lecco
89		Milano-Venezia
171		Pontebba-Udine
139		Ventimiglia-Genova
14	(nuovo)	Sestri Levante-Genova
11		Spezia-Pisa (attualmente accelerato)
403	(nuovo)	Modena-Bologna
39	(nuovo)	Milano-Bologna
37	(nuovo)	Milano-Ancona
38	(nuovo)	Ancona-Milano
52	(nuovo)	Foggia-Castellammare Adriatico
53	(nuovo)	Castellammare Adriatico-Foggia
52		Bari-Foggia } in sostituzione degli attuali
53		Foggia-Bari } treni 60 e 59
100	(nuovo)	Napoli-Roma
	Servizi di 3ª classe soppressi	
57		Bologna-Ancona.

Il treno 105 della linea Roma-Napoli, che da diretto viene trasformato in direttissimo, continua a far servizio di 3ª classe, però con maggiori limitazioni.

C) Treni merci a G. V. e treni derrate.

Per quanto riguarda i trasporti di merci a lunga distanza il nuovo orario estivo provvede a migliorare l'esistente rete dei treni derrate, diretti e raccoglitori a G. V.

Sono specialmente da menzionarsi le seguenti variazioni:

La condotta derrate dal Napoletano e dal litorale adriatico per i transiti esteri orientali (PP MM) viene istradata definitivamente per Rimini - Ferrara, perciò il treno MM. viene ad avere origine da Rimini.

L'antico MM da Roma per Firenze e Bologna, che di fatto è destinato a sostituire la condotta Tirrena GG, in caso di interruzione della sua linea normale, viene più esattamente denominato GGz.

A sussidio della condotta Tirrena GG, non risultando sempre sufficiente la già esistente sussidiaria ZZ, viene introdotta una nuova condotta sussidiaria facoltativa (RR) nel tratto Reggio C.-Roma Tuscolana.

Per provvedere, a suo tempo, all'inoltro delle uve da tavola pel transito di Ala, vengono introdotte due nuove condotte facoltative (CC e DD), in partenza, rispettivamente, da Castellammare Adr. (per le uve specialmente di Montepagano-Rosburgo e di Montesilvano) e da Bari (specialmente per le uve di Bisceglie).

Non risultando convenientemente utilizzata la condotta LL di ritorno da Ala a Napoli, si sopprime sul tratto Ala-Bologna sistemandola, invece, come treno diretto (col N. 6507), da Bologna a Napoli, in sussidio ai treni raccoglitori a G. V. già esistenti.

Il treno raccoglitore G. V. 5022 viene originato da Roma, non risultando più sufficiente il 5024.

I treni raccoglitori a G. V. 6011 e 6022, troppo gravati ed aventi perciò un andamento irregolare, vengono sdoppiati sul tratto Milano-Bologna: i relativi sussidiari prendono rispettivamente i N. 6509 e 6502, venendo a costituire un prolungamento delle condotte dirette a G. V. da e per Foggia e Napoli.

A mezzo del treno 6324 della linea Faenza-Firenze si collegano i raccoglitori a G. V. 6022 e 6502, per modo da potere alleggerire il 6022 sulla linea Porrettana dai trasporti diretti a Bologna e oltre.

Si rendono ordinari gli attuali treni giornalieri 8849 ed 8850 fra Mantova e Monselice, che, con qualche opportuno spostamento di altri treni, vengono a completare una coppia di condotte dirette fra Ventimiglia e Venezia per la via Piacenza-Codogno-Monselice.

Si introduce in orario una condotta diretta (nuovo treno N. 6013) da Milano a Roma, via Parma-Sarzana, destinata specialmente all'inoltro dei carri completi, tanto a Grande che a Piccola Velocità per Roma ed oltre. Questa condotta viene collegata a Piacenza con altra proveniente da Torino, costituita dagli attuali treni 5035 e 5751 opportunamente spostati.

II.

Disposizioni riguardanti il passaggio dal vecchio al nuovo orario.

Per il passaggio dall'attuale al nuovo orario 1° Giugno 1909 si osserveranno le seguenti norme:

Nel giorno 31 Maggio non si dovranno effettuare treni facoltativi che per orario o prevedibile ritardo non possono giungere a destino o terminare la corsa in una stazione capotronco prima della mezzanotte.

La effettuazione di treni speciali nella notte dal 31 Maggio al 1° Giugno e quella di treni straordinarii qualsiasi nel giorno 31 Maggio saranno subordinate alle disposizioni che le Divisioni del Movimento e Traffico riterranno opportuno di impartire per la regolare circolazione dei treni.

Resta a cura delle suddette Divisioni di disporre riguardo al passaggio dal vecchio al nuovo orario dei treni merci senza viaggiatori, nonchè di quei treni viaggiatori qui non indicati, ed il cui orario abbia soltanto subìto lievissimi ritocchi, coordinando le loro disposizioni alle seguenti:

I treni viaggiatori, il cui orario viene a modificarsi, circolanti nella notte dal 31 Maggio al 1° Giugno, dovranno essere regolati come appresso:

Linea *Torino-Modane*. — Il treno 226 viaggierà collo stesso numero fino a Torino P. N.

Linea *Arona-Novara*. — Il diretto 186 viaggerà col vecchio orario fino ad Arona.

Linea *Milano-Venezia*. — L'accelerato 1496 (nuovo 1436) assumerà il nuovo orario alla partenza da Venezia.

Linea *Ala-Verona-Modena*. — Il diretto 401 assumerà il nuovo orario alla partenza da Verona P. V.

Linea *Venezia-Bologna*. — Il diretto 41 assumerà il nuovo orario alla partenza da Monselice.

Il direttissimo 45 viaggerà col vecchio orario fino a Bologna.

Linea *Genova-Pisa*. — Il direttissimo 9 assumerà il nuovo orario alla partenza da Genova P. P.

L'accelerato 1716 (nuovo 1616) assumerà il nuovo orario alla partenza da Chiavari.

Il diretto 4 assumerà il nuovo orario alla partenza da Spezia,

Linea *Bologna-Firenze.* — L'accelerato 1654 (nuovo 1586) assumerà il nuovo orario alla partenza da Pistoia.

Linea *Pistoia-Pisa.* — Il locale 4740ᴬ assumerà il nuovo orario alla partenza da Pistoia.

Linea *Livorno-Empoli-Firenze.* — Il diretto 547 (nuovo 545) assumerà il nuovo orario alla partenza da Empoli.

Linea *Ancona-Roma.* — L'omnibus 3259 avrà ancora luogo nella notte dal 31 Maggio al 1° Giugno.

I diretti 605 (nuovo 607) e 606 (nuovo 608) assumeranno i nuovi numeri rispettivamente alla partenza da Ancona e da Orte.

Linea *Sulmona-Isernia.* — Il diretto 632 (nuovo 636) viaggerà regolato dal vecchio orario fino a Sulmona.

Linea *Ferrara-Rimini.* — L' omnibus 2828 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a Ravenna.

Linea *Bologna-Gallipoli.* — Il diretto 57 assumerà il nuovo orario alla partenza da Ancona.

Il diretto 59 (nuovo 53) assumerà il nuovo orario alla partenza da Barletta.

Linea *Foggia-Napoli.* — L'omnibus 3535 (nuovo 3537) assumerà il nuovo orario alla partenza da Foggia.

L'omnibus 3536 (nuovo 3538) assumerà il nuovo orario alla partenza da Caserta.

Linea *Termoli-Benevento.* — L'omnibus 3376 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a Campobasso.

Linea *Cancello-Avellino-Benevento.* — Il nuovo accelerato periodico 1930 avrà luogo fin dalla sera del 31 Maggio in partenza da Cancello.

Linea *Roma-Napoli.* — L'accelerato 1857 (nuovo 1809) assumerà il nuovo orario alla partenza da Segni.

L'accelerato 1856 (nuovo 1810) assumerà il nuovo orario alla partenza da Napoli.

Linea *Battipaglia-Reggio Calabria.* — I diretti 104 e 109 assumeranno il nuovo orario alla partenza da Paola.

Linea *Messina-Palermo.* — L'accelerato 1968 assumerà il nuovo orario alla partenza da S. Agata di Militello.

Le Divisioni competenti dei singoli Compartimenti pren-

deranno d'accordo tutte le disposizioni necessarie per la regolare attivazione del nuovo Orario Generale, di cui al presente Ordine di Servizio.

Ordine di Servizio N. 136. (SERVIZIO VII).

Distribuito agli agenti delle classi 3, 7, 9, 14, 15, 16, 17, 30 e 33 del compartimento di Firenze.

Apertura all'esercizio del raccordo Pesciolino.

Il giorno 15 maggio 1909 è stato aperto all'esercizio, sulla linea Firenze-Empoli-Livorno, ad uso esclusivo del Servizio del Mantenimento il raccordo «Pesciolino» tra il bivio di Firenze Porta al Prato e la stazione di S. Donnino, con:

Fabbricato di servizio: al km. 5+927 a sinistra nel senso da Firenze a Livorno;

Binario di servizio: impiantato parallelamente a sinistra del binario di corsa dei treni pari ed allacciato ad entrambi i binari di corsa mediante deviatoi incontrati di calcio dai treni in transito;

Segnali di protezione: due dischi di seconda categoria situati entrambi a sinistra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza di m. 600 dall'asse del fabbricato di servizio;

Ufficio telegrafico: incluso sul circuito 1126 con la chiamata *O*.

Circolare N. 30. (SERVIZIO VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Trasporti di numerario per conto delle R. Tesorerie.

Si è avuto occasione di rilevare che, nell'applicazione delle tasse dovute pei trasporti di numerario per conto delle R. Tesorerie, le stazioni incorrono spesso nei seguenti errori:

1° non tengono presente, che tali trasporti sono com-

presi fra quelli ammessi al godimento della Concessione speciale *B*, e, quindi, applicano le tariffe in vigore per il pubblico, anzichè i prezzi, per ogni migliaio di lire, stabiliti della detta Concessione. Lo stesso errore si verifica per le spedizioni dei sacchi e recipienti di ferro vuoti usati;

2° riscuotono, oltre ai prezzi stabiliti dalla Concessione *B*, anche quelli, non dovuti, per assicurazione sul valore dichiarato;

3° per le spedizioni di monete di rame, e qualche volta anche per quelle di monete di argento, pure applicando il prezzo concessionale pel numerario, riscuotono anche la tassa sul peso, mentre le spedizioni di numerario per conto dello Stato devono essere tassate, in ogni caso, soltanto sul valore;

4° contrariamente alla disposizione del punto 18 della ripetuta Concessione, esigono la tassa di bollo;

5° diversamente da quanto prescrive il comma *e* del punto 8 della Concessione stessa, accettano i documenti di trasporto con la dichiarazione di consegna a domicilio.

Si richiama, quindi, l'attenzione degli interessati su tutto quanto sopra, affinchè non abbiano più a verificarsi siffatte irregolarità.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

Anno II - 1909

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente. ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale :

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. **4,00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . . . „ **8,00**

ANNO II - N. 21.

27 MAGGIO 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali:

Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata indeterminata:***

Roma, Maggio 1909 — Tip Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*.

Ordine di servizio N. 137 (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 8, 9
ed al personale delle gestioni

Servizio cumulativo viaggiatori e bagagli con la Società Varesina per imprese elettriche.

(Vedi Ordine di Servizio N 111-1909).

Si porta a conoscenza che, in seguito all'apertura all'esercizio del tronco Prima Cappella-Sacro Monte, il servizio cumulativo viaggiatori e bagagli con la Società Varesina per imprese elettriche, è stato esteso, a datare dal 6 maggio 1909, alle corrispondenze da e per il Sacro Monte indicate nell' ordine di servizio N. 111-1909.

Ordine di Servizio N. 138. (Servizio X).

Norme amministrative e contabili circa gli impianti e le provviste di macchinari e di mezzi d'opera nelle officine, nei depositi locomotive e nelle squadre di rialzo.

In relazione alle disposizioni dell'Ordine Generale N. 18-1908 circa lo scioglimento dell'Ufficio Studi per gli impianti e trasformazioni delle Officine, si dispone che agli effetti della contabilizzazione e liquidazione degli impianti e delle provviste di macchinari e di mezzi d'opera per le Officine, per i Depositi e per le Squadre di Rialzo, siano provvisoriamente seguite le norme qui appresso indicate, tenendo presente che le disposizioni di cui al presente Ordine di Servizio ed a quelli N. 89-1907 — N. 58-1908 — N. 63-1909, riguardano tutti gli impianti, le provviste di macchinario e mezzi d' opera e quindi anche il materiale minuto di esercizio, attrezzi, ecc. il cui acquisto eventualmente viene fatto in base a preventivi *speciali*

presentati alla Superiore approvazione direttamente dal servizio X (da non confondersi coi preventivi *annui* del materiale minuto di esercizio in aumento inventario).

Depositi e Squadre di rialzo.

a) Di tutte le autorizzazioni di spesa che si otterranno d'ora innanzi allo scopo sopra indicato, il Ramo Trazione per quanto riguarda i Depositi, ed il Ramo Materiale per quanto riguarda le Squadre di Rialzo, daranno comunicazione, allegando copia del preventivo approvato, all' Ufficio Centrale di contabilità. Tale comunicazione sostituisce l' analoga fin qui fattta all'Ufficio provvisorio Studi Officine di Torino.

b) Il Ramo Trazione ed il Ramo Materiale per la rispettiva competenza suindicata daranno per l' avvenire comunicazione all'Ufficio Centrale di contabilità, anzichè all'Ufficio provvisorio Studi Officine di Torino, anche di tutte le ordinazioni che saranno emesse dal Servizio VI in conto delle singole autorizzazioni di spese.

c) L'avviso d'arrivo a destinazione del macchinario e dei mezzi d'opera sarà dato dalle Sezioni o Riparti di Trazionè direttamente al Ramo Trazione od al Ramo Materiale.

La copia dei rapporti di collaudo provvisorio che a termini del paragrafo 6 capoverso 4 dell'Ordine di Servizio N. 89-07 doveva essere inviata dalle Sezioni e Riparti di Trazione all'Ufficio Studi di Torino, dovrà per l'avvenire essere inviata per i Depositi al Ramo Trazione e per le Squadre di Rialzo al Ramo Materiale, insieme al Mod. *L*-129-a originale di cui il capoverso 3 del paragrafo 6 predetto, e sarà tenuta in atti dal Ramo interessato.

Per i verbali di collaudo definitivo le Divisioni, Sezioni e Riparti seguiranno le medesime norme, restando pure conservata agli atti del Ramo Trazione e del Ramo Materiale rispettivamente la copia dei verbali stessi di cui al punto 7 capoverso 3 del sopracitato Ordine di Servizio.

Gli avvisi da farsi al fornitore in conformità del paragrafo 6° capoverso 5 degli avvenuti collaudi provvisori e definitivi saranno dati rispettivamente dal Ramo Trazione e dal Ramo Materiale.

d) Le Divisioni Trazione e Materiale prima di mandare alla Ragioneria le liquidazioni finali totali o parziali, mod. *L*-394 degli impianti e delle provviste di macchinari e di mezzi di opera (art. 23 dell'Ordine di Servizio 58-1908 e capoverso 5 dell'Ordine di Servizio 63-1909) compileranno una minuta della liquidazione stessa da rimettere al Ramo Trazione od al Ramo Materiale secondo la competenza, accompagnando detta minuta con le proposte che ritenessero del caso per l'impiego, a completamento dell'impianto, dei residui eventualmente disponibili.

Il Ramo Materiale e quello Trazione dopo aver provveduto per gli eventuali acquisti e lavori da farsi in conto di detti residui ritorneranno la minuta alla Divisione interessata, informando contemporaneamente l'Ufficio Centrale di contabilità delle disposizioni date, e ciò a complemento delle informazioni di cui al punto *b*) delle presenti norme.

Le Divisioni Trazione e Materiale invieranno poscia la minuta della liquidazione parziale o totale, eventualmente modificata o rifatta secondo le osservazioni del Servizio Centrale (Ramo Trazione o Ramo Materiale), all'Ufficio Centrale di Contabilità, il quale dopo esaminata e fatte le eventuali pratiche del caso coi Rami Trazione e Materiale (nel caso di discordanza coi dati comunicatigli dai Rami stessi in relazione alle disposizioni precedenti) le ritornerà alla Divisione per il benestare e regolare inoltro alla Ragioneria.

L'Ufficio Provvisorio di Torino trasmetterà al più presto al Ramo Trazione ed al Ramo Materiale, ognuno per la parte di sua competenza, le pratiche in suo possesso relative ad impianti o provviste eseguite o da eseguirsi nei Depositi e nelle Squadre di Rialzo in base a proposte speciali.

Officine.

Tanto per i collaudi provvisori che per quelli definitivi si continueranno ad osservare gli ordini di servizio 89-1907, 58-1908, 63-1909, tenendo presente che per le macchine ordinate prima della pubblicazione dell'Ordine di Servizio N. 89-1907 le Officine devono allegare agli elenchi *B*-68 copia del verbale di collaudo provvisorio, anzichè di quello definitivo.

L'Ufficio Centrale di Contabilità, prima di trasmettere alla Ragioneria le liquidazioni finali parziali o totali, mod. *L*-394,

dovrà inviarle al Servizio Centrale X (Ramo Trazione) per il preventivo benestare.

Le comunicazioni di cui ai punti *a*) e *b*) saranno parimenti fatte dal Ramo Trazione all'Ufficio Centrale di Contabilità anche per la parte riguardante le Officine.

Il Ramo Trazione ed il Ramo Materiale comunicheranno all'Ufficio Centrale di Contabilità un elenco delle autorizzazioni di spesa ottenute sia per le Officine che per i Depositi e le Squadre di Rialzo dal 1° luglio 1905 a tutto il corrente mese, nonchè un prospetto riassuntivo delle ordinazioni rilasciate fino alla stessa data dal Servizio VI in conto della predetta autorizzazione di spesa.

Ordine di Servizio N. 139. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni

Servizio cumulativo per i viaggiatori, bagagli, cani, e pacchi ferroviali e di corrispondenza per le merci, pel numerario, pei valori, pel bestiame, pei veicoli e per i feretri con la Società Siciliana di Navigazione a vapore da e per le Isole Eolie.

In seguito alla stipulazione di una nuova convenzione con la Società Siciliana di Navigazione a vapore pel servizio cumulativo da e per le Isole Eolie dei trasporti di viaggiatori, bagagli, cani e pacchi ferroviali e di corrispondenza per le merci, pel numerario, pei valori, pel bestiame, pei veicoli e per i feretri, sono state introdotte alcune modificazioni alle norme vigenti, a datare dal 1° giugno 1909.

Tali norme, insieme con le relative modificazioni, risultano dal presente Ordine di Servizio, il quale annulla e sostituisce l'Ordine di servizio generale N. 13-1901 dell'ex Rete Sicula.

I. — Servizio cumulativo per viaggiatori, bagagli, cani e pacchi ferroviali.

1. *Viaggiatori.* — Sono ammesse al servizio cumulativo per i viaggiatori le stazioni ferroviarie di Napoli, Messina centrale, Giarre Riposto, Catania, Siracusa, Patti, Cefalù, Termini Imerese e Palermo da una parte e le Agenzie della Società di Navigazione Siciliana in Lipari, S. Marina (Salina) e Stromboli dall'altra.

2. *Biglietti.* — Le stazioni ed Agenzie suddette sono soltanto abilitate alla vendita di biglietti di corsa semplice.

I biglietti distribuiti tanto dalla Ferrovia quanto dalla Navigazione sono dello stesso modello di quelli in uso presso le Ferrovie dello Stato.

I prezzi dei biglietti in servizio cumulativo risultano dallo annesso prospetto.

3. *Introiti suppletori.* — Le multe e gli introiti suppletori per mancanza di biglietti, per l'uso di biglietti scaduti, per cambiamento di classe e per prolungamento di viaggio, saranno riscossi dagli agenti di ciascuna Amministrazione soltanto per il percorso rispettivo e non mai per il percorso sulle linee dell'altra.

Quando, invece, trattisi dell'uso di biglietti alterati, le multe e gli introiti suppletori saranno riscossi anche per conto dell'Amministrazione corrispondente.

4. *Bagagli e cani.* — Fra le stazioni e le Agenzie indicate all'art. 1, come ammesse al servizio cumulativo pei viaggiatori, potranno essere del pari direttamente effettuate spedizioni di bagagli e cani.

La registrazione dei bagagli e dei cani si farà mediante la compilazione di un sol foglio di via, che, compilato dalla stazione od Agenzia di partenza, scorterà i bagagli e i cani fino alla Agenzia o stazione destinataria.

La tassa pel trasporto dei bagagli e dei cani sarà riscossa in partenza per tutto il percorso, senza alcuna franchigia.

I prezzi da applicarsi, per il percorso della Società di Navigazione, ai trasporti di bagagli e cani risultano dall'annesso prospetto. Quelli relativi al percorso ferroviario sono da computarsi in base alle tariffe ordinarie.

Le tasse minime sono, pur esse, beninteso, da computarsi per il percorso separato di ciascuna Amministrazione.

5. *Pacchi ferroviali.* — Pei trasporti di pacchi ferroviali sono ammesse fra loro in servizio cumulativo le Agenzie di Lipari, Santa Marina (Salina) e Stromboli della Società Siciliana di Navigazione da una parte, e tutte le stazioni delle Ferrovie dello Stato, dall'altra, abilitate all'esecuzione di tali trasporti.

Per ogni trasporto di pacchi ferroviali, sarà prescritta, dalle due Amministrazioni, la presentazione di una richiesta di spedizione in doppio esemplare.

La Società di Navigazione userà richieste di spedizione di modulo conforme a quello della Rete dello Stato, colla indicazione a stampa «Società Siciliana di Navigazione a vapore».

Le richieste di spedizione viaggeranno colla merce fino alla stazione di scambio, la quale ne tratterrà un esemplare per il controllo dell'Amministrazione mittente ed inoltrerà l'altro in iscorta alle merci.

I trasporti, di cui trattasi, in destinazione od in provenienza dalle località di Lipari e S. Marina (Salina) saranno instradati per i transiti di Messina Centrale e di Milazzo e quelli per o da Stromboli soltanto per il transito di Messina Centrale.

I prezzi da applicarsi ai trasporti di pacchi ferroviali sono i seguenti:

per la Rete dello Stato, quelli delle tariffe speciali interne sicule N. 1 e 10 G. V., oppure quelli delle tariffe speciali comuni N. 1 e 11 G. V., secondo il caso;

per la Società di Navigazione, quelli risultanti dall'allegato prospetto.

Per lo scambio dei pacchi ferroviali e per il regolamento dei conti dei relativi trasporti, valgono le disposizioni contenute nell'art. 38 dell'Ordine di Servizio N. 75-1908. Detto articolo resta, però, modificato in quanto concerne l'estensione dei servizi attualmente in vigore fra la nostra Amministrazione e la Società di Navigazione.

6. *Tassa di trasbordo.* — Tanto pei trasporti di bagagli, quanto per quelli di pacchi ferroviali dev'essere riscossa a favore della Società di Navigazione, insieme colle tasse di porto, una tassa di trasbordo nella misura indicata nel ripetuto prospetto.

II. — Servizio di corrispondenza per le merci, il numerario, i valori, il bestiame, i veicoli ed i feretri.

1. *Estensione del servizio di corrispondenza.* — Il servizio di corrispondenza fra le Ferrovie dello Stato e la Navigazione viene fatto alle stazioni di Messina Centrale e Milazzo e comprende tanto le merci a grande, quanto quelle a piccola velocità accelerata ed ordinaria, non che il numerario, i valori, i veicoli, i feretri ed il bestiame.

2. *Trasporti esclusi dal servizio di corrispondenza.* — Sono esclusi dal servizio di corrispondenza:

a) i colli indivisibili di peso superiore alle 5 tonnellate;

b) le merci esplodenti delle categorie 11, 12, 13 e 14 dell'Allegato 9 alle Tariffe in vigore sulle Ferrovie dello Stato;

c) le merci caricate alla rinfusa.

Sono inoltre esclusi dal servizio di corrispondenza i trasporti favoriti dalle concessioni speciali, nonchè quelli per conto dei Ministeri della Guerra e della Marina.

3. *Stazioni ammesse al servizio di corrispondenza.* — Tutte le stazioni delle Ferrovie dello Stato sono ammesse al servizio di corrispondenza nei limiti delle loro facoltà.

Le agenzie della Società di Navigazione ammesse al detto servizio sono quelle di Lipari, S. Marina (Salina) e Stromboli.

4. *Norme e condizioni relative al servizio di corrispondenza.* — L'accettazione e l'eseguimento dei trasporti avranno luogo sotto l'osservanza delle norme e modalità generali prescritte per i servizi di corrispondenza.

Si avverte, però, che per le spedizioni in affrancato destinate alla Navigazione le stazioni delle Ferrovie dello Stato dovranno richiedere ai mittenti, all'atto del ricevimento delle spedizioni, un deposito di L. 1,50 per ogni 100 kg. di merce, oltre l'ammontare della tassa di trasbordo di cui al successivo art. 5.

Si fa presente inoltre, in ordine alla applicazione del diritto fisso, che i trasporti di merci a piccola velocità accelerata devono essere gravati, rispetto alla stazione di scambio, della tassa di transito di cui l'art. 108 delle Tariffe vigenti sulle Ferrovie dello Stato. Lo stesso dicasi dei trasporti di merci a pic-

cola velocità ordinaria nei casi in cui i diritti fissi delle tariffe applicabili non comprendano le quote corrispondenti alle operazioni di carico o di scarico.

I trasporti in destinazione od in provenienza dalle località di Lipari e S. Marina (Salina) saranno instradati per i transiti di Messina Centrale e di Milazzo e quelli per o da Stromboli, soltanto per il transito di Messina Centrale.

5. *Tassa di trasbordo.* — Pel trasbordo delle merci dalle stazioni ai moli o viceversa e per l'imbarco o sbarco sul o dal piroscafo la Società Siciliana di Navigazione a vapore applica le seguenti tasse:

Per tonnellata di merce divisibile di 10 in 10 kg.	Tassa minima
Lire 20,00	Lire 2,00

Le spedizioni di merci tanto a grande velocità quanto a piccola velocità accelerata ed ordinaria saranno inoltre gravate delle spese sostenute dall'Amministrazione per le operazioni doganali e daziarie, ai sensi dell'art. 8 delle Tariffe delle Ferrovie dello Stato.

6. *Trasporti a domicilio.* — Le spedizioni destinate a stazioni delle Ferrovie dello Stato, ove è organizzato il servizio dei trasporti a domicilio, verranno gravate delle tasse di consegna a domicilio, ogniqualvolta i mittenti non abbiano indicato sui documenti di trasporto di origine che le merci debbono essere consegnate « in stazione », salvo quanto è stabilito per la consegna a domicilio delle merci spedite sotto il regime delle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. e delle tariffe speciali interne sicule N. 1 e 10 G. V.

In base a quanto è sopra detto devono essere fatte opportune aggiunte nelle vigenti pubblicazioni dei servizi cumulativi e di corrispondenza, nella parte « Servizi cumulativi ecc. » delle Tariffe N. 1 e 11 G. V. e nella « Nota » alle Tariffe speciali interne sicule N. 1 e 10 G. V.

Ordine di Servizio N. 140. (SERVIZIO VII).

Distribuito agli agenti delle classi 3, 7, 9, 14, 15, 16, 17, 30, 33 del Compartimento di Ancona.

Apertura all'esercizio del raddoppio di Pieve Fanonica.

Con l'attivazione dell'orario generale del 1° giugno 1909 verrà aperto all'esercizio sulla linea Ancona-Roma, per gli incroci e per le precedenze, il raddoppio di Pieve Fanonica, fra le stazioni di Nocera Umbra e di Foligno, con:

- ufficio provvisorio: al km. 175+375,75 a destra nel senso da Ancona a Roma;

- binari di corsa: due, compresi fra le progressive chilometri 175+126,95 e km. 175+602,25, corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 365;

- segnali di protezione: due semafori di seconda categoria situati entrambi a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dall'asse dell'Ufficio provvisorio di m. 1020 quello verso Nocera Umbra e di m. 650 quello verso Foligno;

- ufficio telegrafico: incluso nel circuito 1164 con la chiamata *PF*.

I deviatoi sono muniti di dischetto indicativo.

Ordine di Servizio N. 141. (SERVIZIO VII).

Distribuito agli agenti delle classi 3, 7, 9, 14, 15, 16, 17, 30, 33 del Compartimento di Ancona

---

Trasformazione in stazione della fermata di Montecarotto.

(Vedi Ordine di Servizio N. 55-1909)

Coll'attivazione dell'orario generale del 1° giugno 1909 la fermata di Montecarotto della linea Ancona-Roma fra Iesi e Castelplanio-Cupramontana, verrà trasformata ai soli effetti del servizio movimento in stazione, con:

- fabbricato viaggiatori: al km. 258+430 (da Roma) a destra nel senso da Ancona-Roma.

- binari di corsa: due, compresi fra le progressive chilometri 258+241,60 e km. 258+813,10 corrispondenti alla punta dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 466.

- binario troncó con doppio allacciamento alla prima linea, della lunghezza utile di m. 148.

- segnali di protezione: due dischi di seconda categoria situati entrambi a destra rispetto ai treni in arrivo ed alle distanze dal F. V. di m. 983 quello verso Iesi e di m. 789 quello verso Castelplanio-Cupramontana.

- ufficio telegrafico: incluso nel circuito 1256 *bis* con la chiamata *MO*.

I deviatoi estremi sono muniti di dischetto indicativo; quelli d'accesso al binario tronco di dischetto imperativo.

Ordine di Servizio N. 142. (Servizi XI e VII).

Distribuito agli agenti delle classi 3, 7, 9, 14, 15, 16, 17, 30, 33 del Compartimento di Napoli

---

Sistemazione dei segnali di protezione della stazione di Persano.

Dalle ore otto del giorno 30 maggio 1909, a protezione della stazione di Persano della linea Napoli-Brindisi verranno attivati i segnali seguenti in sostituzione degli attuali:

lato Eboli: segnale a disco di seconda categoria situato a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza di m. 843 dall'asse del F. V.;

lato Contursi: segnale a disco di prima categoria collocato a sinistra per rispetto ai treni in arrivo ed a m. 382 dall'asse del F. V., preceduto alla distanza di m. 1548 da segnale di avviso situato a destra dei treni medesimi.

Ordine di Servizio N. 143. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Trasporti di citrato di calcio e di agro cotto.

Per effetto tanto della legge 5 luglio 1908, n. 404, che sanziona provvedimenti per favorire il commercio degli agrumi e loro derivati, quanto del regolamento d'amministrazione della Camera agrumaria istituita con detta legge, tutte le spedizioni di « Citrato di calcio » e di « Agro cotto », in partenza dalle stazioni della Sicilia e da quelle comprese nella provincia di Reggio Calabria, non potranno, d'ora in avanti, essere accettate se non saranno accompagnate o dal *certificato di analisi* o dalla *licenza di circolazione*, conformi ai modelli allegati al presente Ordine di Servizio, rilasciati dalla Camera agrumaria sedente in Messina, oppure da una delle Sezioni di Palermo, Messina, Catania, Siracusa e Reggio Calabria.

Dell'opportunità del rilascio di uno piuttosto che dell'altro documento giudicheranno la Camera agrumaria o le Sezioni suddette e quindi le stazioni, alle quali saranno presentati i trasporti delle merci in parola, dovranno limitarsi ad accertare che essi siano scortati da uno di tali documenti, se trattasi di spedizioni dirette all'interno del Regno.

Pei trasporti invece destinati all'estero, essendo sempre obbligatorio il certificato di analisi, le stazioni dovranno esigere quest'ultimo documento.

I certificati di analisi e le licenze di circolazione scortanti le spedizioni, che si effettuano per l'interno del Regno, dovranno essere rilasciati ai destinatari insieme coi bollettini di consegna.

I certificati di analisi scortanti spedizioni destinate all'estero, con carteggio in servizio diretto, dovranno dagli uffici di transito ai confini essere esibiti alla R. Dogana, perchè questa possa permettere l'esportazione della merce, dopo di che saranno fatti proseguire a destinazione.

L'esistenza dei precitati documenti dovrà risultare da apposita indicazione nello spazio a tale uopo destinato nei documenti di trasporto.

Ordine di Servizio N. 144. (Servizio VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Tariffa locale n. 418 P. V. e tariffa eccezionale n. 1068 P. V.

Dal 1° giugno 1909 la tariffa locale n. 418 P. V. e la tariffa eccezionale n. 1068 P. V. sono estese ai trasporti di *Citrato di calce* in partenza dalla stazione di « *Catona* ».

Per conseguenza, nell'intestazione delle nominate tariffe, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della stazione di « *Catona* ».

Ordine di Servizio N. 145. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio Italo-Austro-Ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 59-1909).

In questi giorni viene diramato, a cura del Controllo Prodotti di Firenze, un foglio di modificazioni ed aggiunte alla tariffa diretta Italo-Austro-Ungarica (con vigore dal 1° maggio 1909) il quale riguarda, in massima, le percorrenze estere e comprende l'ammissione di nuove stazioni al carteggio diretto e nuovi prezzi per le tariffe generali e per alcune tariffe eccezionali.

Si richiama in modo speciale l'attenzione sulla nuova stazione di *Wien Südbahn*, la quale sostituisce le attuali stazioni

di *Wien Matzleinsdorf* e *Wien Südbahnhof*. Le sue abilitazioni, per l'eseguimento dei trasporti, risultano chiaramente indicate nella relativa nota che figura a pagina 3 del detto Foglio.

Le stazioni principali riceveranno una scorta di detto Foglio di modificazioni ed aggiunte per la vendita al pubblico al prezzo di L. 0.10 per esemplare.

Ordine di Servizio N. 146. (Servizio II e VI).

Riscontro sulla gestione dei magazzini e depositi da parte dei funzionari di ragioneria.

In relazione a quanto dispone l'art. 25 della legge 7 Luglio 1907 N. 429, il Capo del Servizio Centrale II può delegare suoi Funzionari ad effettuare nei magazzini e nei depositi della rete il riscontro della rispettiva gestione, e ciò indipendentemente dalle verifiche che normalmente vi si eseguono dagli Ispettori del Servizio Centrale VI.

La facoltà di tale riscontro si intende pure estesa anche alle scorte in deposito sulla linea per conto del Mantenimento e presso le Officine annesse ai depositi locomotive e le squadre rialzo.

Previe intelligenze da prendersi col Servizio Centrale II, volta per volta, la stessa facoltà hanno i Capi delle Ragionerie Compartimentali, per i magazzini, depositi e scorte cadenti nella rispettiva giurisdizione.

I Funzionari incaricati di una di tali verifiche, verranno muniti di delegazione scritta da parte del Capo Servizio o del Capo della Ragioneria Compartimentale che l'ha ordinata, ed in base ad essa, i Capi dei Magazzini e dei Depositi devono mettere a loro disposizione i registri delle scritture, i conti correnti e quant'altro dai Funzionari stessi siasi per richiedere allo scopo di espletare il ricevuto mandato.

Di ciascuno di tali incarichi il Capo del Servizio II darà contemporaneamente riservata comunicazione al Capo del Servizio Centrale VI al quale farà poi pervenire copia del rapporto presentato dal Funzionario incaricato del riscontro.

Circolare N. 31. (SERVIZIO VIII)

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 6 ed al personale delle gestioni

Statistica dei telegrammi privati.

Occorrendo al Ministero delle Poste e dei Telegrafi conoscere la quantità dei telegrammi privati per i quali sono rilasciate, contro pagamento della relativa tassa, le ricevute Modello **G-113**, si prescrive che, dal ricevimento della presente, nelle colonne 5 e 6 del quadro statistico che trovasi a tergo del riepilogo Mod. I-292, tali telegrammi vengano dalle stazioni indicati separatamente dagli altri, distinguendoli con la lettera *R*.

La quantità complessiva dei telegrammi dovrà risultare sotto forma di frazione, il cui numeratore rappresenti i telegrammi per i quali venne rilasciata la ricevuta ed il denominatore i rimanenti.

Si raccomanda perchè le disposizioni di cui sopra siano esattamente osservate e perchè non venga omesso alcuno dei dati voluti dal quadro statistico anzidetto.

Circolare N. 32. (SERVIZIO VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Chiusura dell'Agenzia di Città di Varese.

Con la data del 31 maggio 1909 verrà chiusa l'Agenzia di Città di Varese e cesserà di conseguenza il servizio pei trasporti a domicilio dalla detta stazione al comune omonimo ed ai sobborghi di Biumo Inferiore, Giubbiana, Bosto, Biumo Superiore e Casbenno.

Pertanto, alla pag, 31 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio - edizione 1907, - si dovranno depennare le indicazioni relative al detto Servizio e nel Prontuario Generale delle distanze chilometriche - edizione 1908, - si dovranno cancellare le lettere *G. P.* ed il richiamo (9) nella colonna 14 della pagina 103, nonchè l'avvertenza in calce alla pagina stessa, corrispondente al detto richiamo.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

CAMERA AGRUMARIA

Sezione di

Certificato d'analisi N.

Per l'esportazione diretta della MERCE SOGGETTA ALLA TASSA

di cui all' Art. 11 della legge 5 luglio 1908, N. 404.

Il Sottoscritto Presidente della Sezione di
della ÇAMERA AGRUMARIA attesta che la partita
di di pertinenza
del Signor è stata analizzata
dal Chimico Signor giusta
certificato N.

Attesta che detta partita consta di N. fusti
contrassegnati coi Numeri e marche
del peso lordo complessivo di Kg. e netto
di Kg. contenente % di acido
citrico cristallizzato con eccesso di calce.

Il sottoscritto attesta che giusta bolletta N.
il Signor ha pagato alla Camera la tassa
di cui all'Art. 11 della legge 5 luglio 1908, n. 404, in Lire

Il presente vale di NULLA OSTA all'imbarco o trasporto per esportazione.

li *19*

IL PRESIDENTE della Sezione di

CAMERA AGRUMARIA

Sezione di

Certificato d'analisi N.

Per l'esportazione diretta della MERCE SOGGETTA ALLA TASSA

di cui all' Art. 11 della legge 5 luglio 1908, N. 404.

Il sottoscritto Presidente della Sezione di
della CAMERA AGRUMARIA attesta che la partita
di di pertinenza
del Signor è stata analizzata
dal Chimico Signor giusta
certificato N.

Attesta che detta partita consta di N. fusti
contrassegnati coi Numeri e marche
del peso lordo complessivo di Kg. e netto
di Kg. contenente % di acido
citrico cristallizzato con eccesso di calce.

Il sottoscritto attesta che giusta bolletta N.
il Signor ha pagato alla Camera la tassa
di cui all'Art. 11 della legge 5 luglio 1908, n. 404, in Lire

Il presente vale di NULLA OSTA all'imbarco o trasporto per esportazione.

li *19*

IL PRESIDENTE della Sezione di

CAMERA AGRUMARIA

Sezione di

Certificato d'analisi N.

(*Art. 4 Legge 5 Luglio 1908 N. 404*)
(*Art. 10 R. Decreto 17 Settembre 1908 N. 569*)

Per l'esportazione della merce AFFIDATA ALLA CAMERA PER LA VENDITA

Il sottoscritto Presidente della Sezione di
della CAMERA AGRUMARIA certifica che la partita di
N. fusti portanti la marca CA-
MERA AGRUMARIA N. è stata venduta dalla
Camera stessa alla Ditta
di sull'analisi dei Chimici

Il presente vale di NULLA OSTA per la Dogana per
permettere lo imbarco sul Piroscafo
destinato per , o per trasporto
sulle Ferrovie dello stato per l'esportazione.

li *190*

Il Presidente della Sezione.

CAMERA AGRUMARIA

CAMERA AGRUMARIA

Sezione di

Certificato d'analisi N.

(*Art. 4 Legge 5 Luglio 1908 N. 404*)
(*Art. 10 R. Decreto 17 Settembre 1908 N. 569*)

Per l'esportazione della merce AFFIDATA ALLA CAMERA PER LA VENDITA

Il sottoscritto Presidente della Sezione di
della CAMERA AGRUMARIA certifica che la partita di
N. fusti portanti la marca CA-
MERA AGRUMARIA N. è stata venduta dalla
Camera stessa alla Ditta
di sull'analisi dei Chimici

Il presente vale di NULLA OSTA per la Dogana per
permettere lo imbarco sul Piroscafo
destinato per o per trasporto
sulle Ferrovie dello stato per l'esportazione.

li *190*

Il Presidente della Sezione.

Allegato **C** *all'Ordine di Servizio N. 143-1909.*

CAMERA AGRUMARIA

Sezione di

Licenza di circolazione
per citrato di calcio ed agrocotto

N. *Registro N.*

La ditta domiciliata in è autorizzata a trasportare le merci sottodescritte da (1) al magazzino in della ditta percorrendo

da a (2)
da a (2)
da a (2)

Termine per raggiungere la destinazione, giorni dalla data della presente.

COLLI		Peso lordo di ciascun collo	Qualità e quantità complessiva della merce
Marche	Numeri		

Rilasciato il *19*

Il

(1) Località in cui si trova la merce.
(2) Indicare i tratti da percorrere: per vie ordinarie, per ferrovia, per via di mare.

Camera Agrumaria Sezione di

CAMERA AGRUMARIA

Sezione di

Licenza di circolazione
per citrato di calcio ed agrocotto

N. *Registro N.*

La ditta domiciliata in è autorizzata a trasportare le merci sottodescritte da (1) al magazzino in della ditta percorrendo

da a (2)
da a (2)
da a (2)

Termine per raggiungere la destinazione, giorni dalla data della presente.

COLLI		Peso lordo di ciascun collo	Qualità e quantità complessiva della merce
Marche	Numeri		

Rilasciato il *19*

Il

(1) Località in cui si trova la merce.
(2) Indicare i tratti da percorrere: per vie ordinarie, per ferrovia, per via di mare.

VIAGGIATORI — Prezzo dei bigli[...]

STAZIONI ferroviarie	VIA	QUOTA ferroviaria			QUOTA SPETTANTE ALLA NAVIGAZ[...]							
					Lipari			S. Marina			Str[...]	
		1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª	1ª	[...]
Messina C. . .	Messina Centr.	—	—	—								
Giarre Riposto. .		8.30	5.85	3.80								
Catania		12.15	8.50	5.55								
Siracusa		22.35	15.65	10.10								
Patti		8.85	6.20	4.05	10.90	7.25	3.65	13.50	9.—	4.50	19.90	[illegible]
Cefalù.		20.65	14.45	9.40								
Termini Imerese.		23.60	16.55	10.70								
Palermo		27.25	19.10	12.30								
Napoli		47.40	32.10	20.55								
Messina C. . .	Milazzo	4.60	3.25	2.10								
Giarre Riposto .		12.90	9.05	5.90								
Catania		16.75	11.75	7.60								
Siracusa		25.85	18.10	11.70								
Patti		4.25	2.95	1.95	5.65	3.75	1.90	7.90	5.25	2.65	—	—
Cefalù.		16.50	11.55	7.50								
Termini Imerese.		20.05	14.05	9.10								
Palermo		23.70	16.60	10.75								
Napoli		49.85	33.50	21.55								

N. B. — Ai prezzi suddetti devesi aggiungere la tassa di L. 0.10 per bollo.
Il prezzo pei ragazzi si ottiene riducendo della metà la quota afferente al solo percorso ferroviario.
Per le operazioni doganali e daziarie spetta all'Amministrazione il rimborso delle relative spese ai sensi dell[...]

…tti a tariffa ordinaria												Bagagli	Cani (1)	Pacchi ferroviali
…ONE		PREZZO COMPLESSIVO												Prezzi da riscuotere per il percorso della Società Siciliana di Navigazione
…omboli		Lipari			S. Marina			Stromboli						
2ª	3ª	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª				
		10.90	7.25	3.65	13.50	9.—	4.50	19.90	13.25	6.65				
		19.20	13.10	7.45	21.80	14.85	8.30	28.20	19.10	10.45				
		23.05	15.75	9.20	25.65	17.50	10.05	32.05	21.75	12.20				
		33.25	22.90	13.75	35.85	24.65	14 60	42.25	28.90	16.75				
13.25	6.65	19.75	13.45	7.70	22.35	15.20	8.55	28.75	19.45	10.70				
		31.55	21.70	13.05	34.15	23.45	13.90	40.55	27.70	16.05				
		34.50	23.80	14.35	37.10	25.55	15.20	43.50	29.80	17.35				
		38.15	26.35	15.95	40.75	28.10	16.80	47.15	32.35	18.95				
		58.30	39.35	24.20	60.90	41.10	25.05	67.30	45.35	27.20				
		10.25	7.—	4.—	12.50	8.50	4.75	—	—	—				
		18.55	12.80	7.80	20.80	14.30	8.55	—	—	—				
		22.40	15.50	9.50	24.65	17.—	10.25	—	—	—				
		31.50	21.85	13.60	33.75	23.35	14.35	—	—	—				
—	—	9.90	6.70	3.85	12.15	8.20	4.60	—	—	—				
		22.15	15.30	9.40	24.40	16.80	10.15	—	—	—				
		25.70	17.80	11.—	27.95	19.30	11.75	—	—	—				
		29.35	20.35	12.65	31.60	21.85	13.40	—	—	—				
		55.50	37.25	23.45	57.75	38.75	24.20	—	—	—				

Bagagli: L. 13 per Tonn. divisibile di 10 in 10 Kg. per qualunque destinazione delle Isole Eolie. (Prezzo minimo L. 0.50)
Tassa di trasbordo L. 20.00 per Tonn. divisibile di 10 in 10 Kg. (Prezzo minimo L. 2.00).

Cani: Metà prezzo della tassa dei viaggiatori di 3ª classe.
(1) I cani debbono essere sempre accompagnati dai viaggiatori.

Pacchi ferroviali: *I prezzi di contro valgono per qualunque destinazione delle Isole Eolie.*

	Fino a 10 Kg.	Oltre 10 e fino a 20 kg.
Prezzo marittimo .	0 30	0 40
Trasbordo	0 30	0 30

…t. 8 delle Tariffe vigenti sulle Ferrovie dello Stato.

Circolare N. 5.ᵛ (SERVIZIO VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni.

Concessioni speciali IV e V.

Allegati alla presente si pubblicano gli elenchi dei Comitati di beneficenza ammessi nel corrente anno al beneficio delle Concessioni speciali IV e V.

CONCESSIONE SPECIALE IV

Elenco dei Comitati ed Associazioni di beneficenza riconosciuti dalle Ferrovie dello Stato

DENOMINAZIONE	SEDE
Comitato per la cura balnearia agli scrofolosi poveri.	Abbiategrasso
Congregazione di carità	Alfonsine
Società nazionale di patronato per le giovani operaie.	Ancona
Ospizio marino	Ancona
Pia Fraternita dei Laici . . . . , ...	Arezzo
Congregazione di carità	Argenta
Ospedale della SS. Trinità	Arona
Comitato di beneficenza per la cura marina degli scrofolosi poveri.	Ascoli Piceno
Serafico Convitto sordomuti e ciechi	Assisi
Ospizio Marino piemontese	Asti
Comitato degli ospizi marini.	Badia Polesine
Ospizi marini.	Bagnacavallo
Congregazione di Carità	Bagnolo S. Vito
Comitato scrofolosi della città	Bergamo
Ospizio marino biellese.	Biella
Opera pia degli ospizi marini pei fanciulli scrofolosi poveri della città e provincia	Bologna
Società operaia	Bologna
Poliambulanza Felsinea	Bologna
Società operaia agricola	Boretto
Congregazione di carità	Borgoforte
Comitato dell'Ospizio marino per i fanciulli scrofolosi poveri	Bozzolo
Commissione amministratrice dell'ospizio marino bresciano.	Brescia
Congrega apostolica.	Brescia

DENOMINAZIONE	SEDE
Comitato di beneficenza per bambine orfane abbandonate	Campi Bisenzio
Congregazione di carità	Cannobio
Comitato cura marina	Carpi
Comitato di beneficenza presso il municipio di . . .	Casalbuttano
Comitato per gli ospizi marini	Casalmaggiore
Ospizio marino casalese	Casale Monferrato
Opera pia « Barellai Giuseppe » degli ospizi marini pei fanciulli scrotolosi poveri.	Castel Bolognese
Comitato scrofolosi poveri	Castelleone
Opera pia Ventorelli-Lavizzari-Oliari (amministrata dalla Congregazione di carità	Castelleone
Ospizio marino	Castel S. Giovanni
Comitato per l'invio degli scrofolosi poveri ai bagni di mare	Castiglion Fiorent.
Comitato di beneficenza per l'invio d'infermi alle cure termali ed ai bagni marini	Cento
Comitato per la cura dei bagni marini ai fanciulli poveri	Cesena
Ospizio marino.	Chiari
Congregazione di carità	Chiavenna
Comitato degli Ospizi marini.	Città di Castello
Pio istituto scrofolosi poveri.	Codogno
Istituto provinciale per la cura marina degli scrofolosi poveri.	Como
Comitato scrofolosi	Conegliano
Comitato di beneficenza presso il municipio	Corigliano Calabro
Congregazione di Carità	Corte de'Cortesi
Consiglio dell'opera pia scrofolosi poveri	Crema (1)
Istituto per gli scrofolosi poveri (Consiglio degli Istituti Ospitalieri)	Cremona (1)
Ospizio marino per i poveri scrofolosi della città e provincia	Cuneo

(1) Nel caso che le squadre di ammalati inviate da questo Istituto si uniscano a quelle inviate dal Comitato milanese per compiere il viaggio con treno speciale, l'istituto stesso è autorizzato ad emettere separate richieste dalla sede a Milano o Pavia e da dette località al luogo di cura: e così pure pel viaggio di ritorno.

DENOMINAZIONE	SEDE
Congregazione di carità	Curtatone
Congregazione di carità	Fabbrico
Comitato per la cura dei bambini scrofolosi	Fabriano
Comitato per gli ospizi marini	Faenza
Ospizi marini di carità pei fanciulli scrofolosi . . .	Ferrara
Comitato di beneficenza presso il Municipio di . . .	Ficarolo
Congregazione di carità	Figline Valdarno
Missione Medica	Firenze
Opera pia degli ospizi marini	Firenze
Società nazionale di patronato per le giovani operaie.	Firenze
Ospizio marino Quisisana	Firenze
Ospizio marino israelitico	Firenze
Asilo professionale evangelico	Firenze
Istituto delle Suore Calasanziane	Firenze
Comitato degli Ospizi marini.	Forlì
Associazione scrofolosi poveri	Gallarate
Comitato pro scrofolosi.	Giacciano con Baruchella
Congregazione di carità	Gonzaga
Comitato per l'Ospizio marino	Iesi
Opera pia degli Ospizi marini	Imola
Congregazione di carità	Intra
Opera Pia Lodigiana per la cura marina e climatica dei fanciulli poveri scrofolosi	Lodi
RR. Spedali ed Ospizi	Lucca
Società nazionale di patronato per le giovani operaie.	Lucca
Comitato degli Ospizi marini.	Lugo (1)
Ospizio marino provinciale Umberto I.	Macerata
Ospizio marino per i fanciulli poveri scrofolosi . . .	Mantova

(1) Quest'Associazione è autorizzata ad emettere le richieste di trasporto a prezzo ridotto anche pei viaggi degli ammalati indigenti da essa inviati alla cura per conto del Comitato degli ospizi marini di Massalombarda.

DENOMINAZIONE	SEDE
Congregazione di carità	Marmirolo
Comitato degli Ospizi marini.	Massalombarda
Comitato per la cura marina dei bambini poveri israeliti	Milano
Comitato promotore per la cura dei bagni marini . .	Milano (1)
Comitato per la cura degli scrofolosi poveri	Milano
Società italiana di previdenza per le giovani operaie .	Milano
Comitato di assistenza per gli ammalati poveri . . .	Milano
Patronato delle scuole maschili e femminili di via Giulio Romano	Milano
Comitato modenese per la cura marina pei fanciulli scrofolosi	Modena
Società nazionale di patronato per le giovani operaie.	Modena
Congregazione di carità	Moglia
Opera Pia per la cura balneare agli scrofolosi poveri monzesi	Monza
Congregazione di carità del Comune	Mozzecane
Opera pia per la cura marina degli scrofolosi . . .	Novara
Comitato di beneficenza per l'invio degli scrofolosi ai bagni marini	Novi Ligure
Ospizio marino ed Istituto rachitici.	Padova
Comitato di beneficenza per la cura dei bagni di mare	Pallanza
Associazione parmense (dottor Garsi) per l'invio gratuito di scrofolosi poveri agli ospizi marini . . .	Parma
Congregazione municipale di carità	Parma
Opera pia scrofolosi della provincia	Pavia
Congregazione di carità	Pegognaga
Comitato di beneficenza per la cura dei fanciulli poveri scrofolosi	Perugia
Cassa di Risparmio	Piacenza
Comitato dell'Ospizio marino.	Piacenza
Congregazione di carità	Piacenza

(1) Questo Comitato è autorizzato ad emettere le richieste di trasporto a prezzo ridotto anche per i viaggi da Laveno, Pino Tronzano e Iselle.

DENOMINAZIONE	SEDE
Società Ospizi marini di Porta al Borgo	Pistoia
Opera pia degli Ospizi marini	Pistoia
Congregazione di carità	Poggio Rusco
Opera pia pratese dell'Ospizio marino	Prato
Comitato reggiano per l'invio dei fanciulli scrofolosi poveri ai bagni di mare	Reggio Emilia
Società nazionale di patronato per le giovani operaie.	Reggio Emilia
Comitato di soccorso pei bambini scrofolosi	Rieti
Opera pia degli Ospizi marini	Roma
Colonia marina per le adulte	Roma
Comitato di soccorso e patronato a favore dell'Educatorio « E. Pestalozza ».	Roma
Colonia « Paolina Mauro Fontana »	Roma
Comitato di beneficenza colonie operaie alpine e marine	Roma
Colonie estive marine ed appennine per gli alunni poveri delle scuole comunali	Roma
Congregazione di carità	Roverbella
Comitato esecutivo per la cura dei fanciulli poveri scrofolosi della provincia.	Rovigo
Comitato per gli Ospizi marini	Russi
Congregazione di carità	Sabbioneta
Congregazione di carità	Sambonifacio
Comitato degli Ospizi marini	Sansepolcro
Comitato per la cura dei bagni marini	Sermide
Congregazione di carità	S. Giorgio di Mantova
Associazione popolare sienese pei bambini scrofolosi .	Siena
Comitato di beneficenza per le povere fanciulle bisognose della cura di mare	Signa
Comitato per la cura balnearia degli scrofolosi poveri.	Soncino

DENOMINAZIONE	SEDE
Istituto per la cura dei fanciulli scrofolosi della provincia.	Sondrio
Congregazione di carità	Suzzara
Comitato Pro Ospizi marini	Terni
Comitato di beneficenza per l'invio di indigenti alla cura termale di Acqui presso il Municipio di . .	Torino
Ospizio marino piemontese	Torino
Opera balnearia C. P. Meille	Torino
Piccola casa della Divina Provvidenza	Torino
Società nazionale di patronato per le giovaui operaie.	Torino
Comitato per l'invio di bambini scrofolosi ai bagni marini	Torrita
Congregazione di carità	Treviso
Congregazione di carità	Udine
Comitato Protettore dell'infanzia	Udine
Ospizio marino vercellese. . . . . . . :	Vercelli
Associazione veronese per gli Ospizi marini	Verona
Comitato per la cura marina dei fanciulli poveri scrofolosi	Viadana
Ospizi marini	Vicenza
Consiglio amministrativo dell'Ospedale ed istituti annessi	Vigevano
Congregazione di carità	Vittorio
Pio istituto dei Buon-Uomini di S. Michele	Volterra
Spedali riuniti	Volterra

CONCESSIONE SPECIALE V

Elenco dei Comitati ed Associazioni di beneficenza riconosciuti dalle Ferrovie dello Stato

DENOMINAZIONE	SEDE
Colonia marina ed Alpina	Alessandria
Società nazionale di patronato per le giovani operaie.	Ancona
Colonie scolastiche estive.	Bologna
Ospizio marino casalese	Casale Monferrato
Pia istituzione per la cura climatica.	Cremona
Società nazionale di potronalo per le giovani operaie.	Firenze
Opera Pia Lodigiana per la cura marina e climatica dei fanciulli poveri scrofolosi	Lodi
Cassa di Risparmio di Lucca, amministratrice dell'Ospizio marino permanente e della Colonia alpina	Lucca
Società nazionale di patronato per le giovani operaie.	Lucca
Ospizio marino per i fanciulli scrofolosi poveri . . .	Mantova
Pia istituzione per la cura climatica gratuita ai fanciulli gracili, alunni delle scuole elementari comunali. .	Milano
Società italiana di previdenza per le giovani operaie.	Milano
Società di San Vincenzo De Paoli (Opera della cura climatica pei fanciulli scrofolosi)	Milano
Società nazionale di patronato per le giovani operaie.	Modena
Colonie alpine « Umberto I »	Pavia
Congregazione di carità	Poggio Rusco
Società nazionale di patronato per le giovani operaie.	Reggio Emilia
Colonia « Paolina Mauro-Fontana »	Roma
Istituto di beneficenza per rachitici « Regina Maria Adelaide »	Torino
Società nazionale di patronato per le giovani operaie.	Torino
Società protettrice dell'infanzia	Udine
Comitato per la cura climatica	Viadana

Errata-corrige

Ordine di Servizio N. 135-1909 (Boll. 20). Al 10° capoverso della pagina 330 far precedere alle parole: « *Viene regolarizzato, ecc...* » l'indicazione: « *Linea Napoli-Paola-Reggio Calabria* ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO II - 1909

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. **4,00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . . . „ **8,00**

ANNO II - N. 22.

3 GIUGNO 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, Giugno 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

R. Decreto *n. 229 del 22 aprile 1909 che approva il testo unico delle disposizioni per le pensioni del personale delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Veduto l'art. 21 della legge 9 luglio 1908, n. 419, che statuisce di provvedere al coordinamento delle disposizioni della legge medesima con quelle non abrogate, o modificate dagli statuti della Cassa pensioni, del Consorzio di mutuo soccorso e dell'istituto di previdenza per il personale delle ferrovie dello Stato, approvato con i RR. decreti 23 maggio 1907, nn. 290 e 289, ed alla loro pubblicazione in un unico testo;

Udito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio di Stato;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con i ministri del tesoro e di agricoltura, industria e commercio;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

È approvato l'unito testo unico delle disposizioni per le pensioni del personale delle ferrovie dello Stato, visto, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale del Regno*, n. 118, del 19 maggio 1909.

Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 aprile 1909.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI.
BERTOLINI.
CARCANO.
COCCO-ORTU

Visto, *il guardasigilli:* ORLANDO.

TESTO UNICO
delle disposizioni per le pensioni del personale
delle Ferrovie dello Stato

TITOLO I.
Servizio delle pensioni e dei sussidi

Art. 1.

(Art. 1, comma primo, legge 9 luglio 1908, n. 418),

La Cassa pensioni, il Consorzio di mutuo soccorso e l'Istituto di previdenza, di cui alla legge 24 marzo 1907, n. 132, cessano di esistere con il 31 dicembre 1908, ed il servizio di loro competenza delle pensioni e dei sussidi già liquidati, nonchè delle pensioni e dei sussidi da liquidare in avvenire, viene assunto dal 1° gennaio 1909, da una apposita gestione dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Art. 2.

(Art. 2 legge 9 luglio 1908, n. 418).

Alla gestione delle entrate e delle spese relative al servizio delle pensioni e dei sussidi corrispondono appositi capitoli nel bilancio ferroviario.

I residui attivi sono versati alla Cassa dei depositi e prestiti.

Art. 3.

(Art. 3, comma primo, legge 9 luglio 1908, n. 418).

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per il servizio delle pensioni e dei sussidi dispone delle seguenti entrate:

a) delle ritenute ordinarie sugli stipendi, paghe ragguagliate ad anno, assegni e competenze accessorie degli agenti;

b) delle ritenute straordinarie in occasione di assunzione

in servizio in prova o stabile, o di aumento di stipendio e paga degli agenti;

c) dei contributi dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

d) del 2 per cento dei prodotti lordi del traffico delle ferrovie dello Stato;

e) degli introiti per gli aumenti di tasse previste dall'art. 22 della legge 29 marzo 1900, n. 101, sui trasporti che saranno effettuati dopo il 31 dicembre 1908, sulla ferrovia Brescia-Iseo;

f) dell'importo delle multe inflitte in via disciplinare al personale;

g) degli interessi delle somme costituenti al 31 dicembre 1908, i patrimoni della Cassa pensioni, del Consorzio di mutuo soccorso e dell'Istituto di previdenza per il personale delle ferrovie dello Stato;

h) degli interessi delle somme raccolte presso la Cassa dei depositi e prestiti, a norma dell'art. 23 della legge 29 marzo 1900, n. 101, per i proventi di cui è cenno nell'art. 21 della legge stessa e per gli aumenti di tasse stabiliti dal successivo art. 22 limitatamente ai trasporti effettuati a tutto il 31 dicembre 1908;

i) degli interessi della somma che, a norma dell'art. 35 del capitolato d'esercizio della ex-Rete Adriatica, annesso al contratto approvato colla legge 27 aprile 1885, n. 3048, risulterà dovuta dalla Società per le strade ferrate meridionali per colmare l'insufficienza dei versamenti fatti anteriormente al 1° luglio 1885 nelle Casse pensioni e di soccorso per la Rete di sua proprietà;

l) degli interessi delle somme che in applicazione dell'articolo 35 dei capitolati d'esercizio delle ex-Reti Adriatica e Mediterranea e dell'art. 31 del capitolato di esercizio della ex-Rete Sicula, annessi ai contratti approvati colla suindicata legge 27 aprile 1885, risultassero dovute dalle Società già esercenti le dette Reti per i disavanzi verificatisi dopo il 30 giugno 1885 nelle Casse pensioni e di soccorso per le ex-Reti medesime;

m) degli interessi delle somme accumulate coi residui attivi di cui nel precedente art. 2.

Art. 4.

(Art. 2, comma secondo, e 3, comma secondo, legge 9 luglio 1908, n. 418, art. 38, comma primo, n. 2, e 39, comma secondo, statuto della Cassa pensioni, art. 40, comma primo, n. 2, e 41, comma secondo, statuto del Consorzio di mutuo soccorso, e art. 47, comma secondo, n. 1, statuto dell'Istituto di previdenza, approvati con RR. decreti 23 maggio 1907, nn. 290 e 289).

I valori di cui alle lettere *g*), *h*), *i*), *l*), *m*), dell'articolo precedente, formano un fondo di dotazione pel servizio delle pensioni e dei sussidi per il personale delle ferrovie dello Stato, e sono investiti in titoli di Stato o garantiti dallo Stato, od in altri modi stabiliti da apposite leggi.

I valori suindicati sono custoditi e gestiti gratuitamente dalla Cassa dei depositi e prestiti e gli effetti pubblici che li costituiscono sono esenti dalla tassa di custodia stabilita dall'articolo 12 della legge 17 maggio 1863, n. 1270, modificato dall'articolo 6 della legge 8 luglio 1897, n. 252.

La disposizione della prima parte del presente articolo relativa allo investimento dei valori non si applica ai fondi già impiegati, salvo il caso di trasformazione di impiego.

La Cassa dei depositi e prestiti provvede, secondo le indicazioni date dal Ministro del tesoro, all'impiego dei fondi disponibili ed alla trasformazione di impiego dei valori già investiti.

TITOLO II.

Ritenute agli agenti e contributi della Amministrazione delle ferrovie dello Stato

Art. 5.

(Art. 4, comma primo, legge 9 luglio 1908, n. 418, e art. 4, comma primo, n. 1 statuto della Cassa pensioni approvato con R. decreto 23 maggio 1907, n. 290).

Gli agenti in prova e stabili sono sottoposti alla ritenuta ordinaria del 5.50 per cento sullo stipendio lordo o sulla paga ragguagliata ad anno da prelevarsi per tutta la durata del servizio stabile ed in prova. Questa ritenuta si effettua altresì:

a) sugli assegni, purchè l'Amministrazione ferroviaria

li abbia dichiarati parte integrante dello stipendio o della paga;

b) sulle competenze accessorie che sono corrisposte al personale viaggiante in relazione alle sue speciali attribuzioni; le quali competenze, agli effetti dell'applicazione della ritenuta, sono commisurate in una somma eguale al terzo dello stipendio o della paga ragguagliata ad anno per i capi conduttori principali, controllori viaggianti, capi conduttori, macchinisti di treni elettrici, guidatori dirigenti di treni elettrici, conduttori, capi frenatori, guardafreni e frenatori ed in una somma eguale alla metà dello stipendio e della paga ragguagliata ad anno per i macchinisti e fuochisti;

c) sull'ammontare del compenso in denaro per alloggio gratuito cui l'agente abbia diritto in ordine alle disposizioni regolamentari. L'alloggio in natura è valutato alla stessa stregua del relativo eventuale compenso in denaro stabilito dalle disposizioni suddette.

Art. 6.

(Art. 4, comma primo, secondo e terzo, legge 9 luglio 1908, n. 418, articolo 6, comma secondo e terzo, e articolo 1, comma primo, n. 2, e secondo rispettivamente degli statuti dell'Istituto di previdenza e della Cassa pensioni approvati con RR. decreti 23 maggio 1907, nn. 289 e 290).

Gli agenti in prova e stabili sono sottoposti alle seguenti ritenute straordinarie:

1° del decimo dello stipendio annuo o della paga ragguagliata ad anno, di cui sono provvisti all'atto della nomina in prova o stabile.

Per gli agenti che all'atto della nomina hanno compiuto l'età di 30 anni, il detto decimo viene aumentato di tanti centesimi dello stipendio o della paga, quanti sono gli anni compiuti al di là del trentesimo.

La suddetta ritenuta straordinaria può essere pagata in una sola volta all'atto della nomina, ovvero in ventiquattro rate mensili eguali consecutive, senza interessi.

Per gli agenti pagati a quindicina la ritenuta se non è pa-

gata in una sola volta, può essere corrisposta in 48 rate quindicinali eguali, consecutive, senza interessi.

2° del dodicesimo di ogni aumento della retribuzione annua, compresi gli assegni di cui alla lettera *a* dell'art. 5, da ritenersi nel primo mese dal quale incomincia l'aumento.

In questo mese però la ritenuta del 5.50 per cento è commisurata sulla precedente retribuzione.

ART. 7.

(Art. 4, comma primo, legge 9 luglio 1908, n. 418 e art. 6 statuto della Cassa pensioni approvato con R. decreto 23 maggio 1907, n. 290.

Nel caso di riduzione di stipendio o paga per sospensione, congedo, malattia, aspettativa e disponibilità, si continuano le ritenute sull'intero stipendio o sull'intera paga come se la riduzione non esistesse.

Quando poi per uno dei suddetti motivi durante l'interruzione del servizio, cessasse completamente lo stipendio o la paga, l'agente deve rilasciare, sullo stipendio o paga e sugli assegni che gli sono corrisposti dopo l'interruzione, l'ammontare delle ritenute relative alla interruzione stessa, in una sola volta, oppure in ragione di due mesi arretrati per ogni mese corrente, qualora non abbia preferito di versare mensilmente una somma corrispondente alle ritenute regolamentari.

Qualora l'agente, durante l'interruzione del servizio, ne venga esonerato definitivamente, può versare in una sola volta l'ammontare suddetto ed, in caso di morte, uguale diritto è riservato alla famiglia.

Quando l'interruzione con la completa cessazione dello stipendio o della paga oltrepassi i due anni, l'agente non può versare le ritenute per il periodo eccedente i due anni.

E' considerato come interruzione di servizio il tempo passato sotto le armi, e l'agente ha facoltà di versare dopo la riammissione le ritenute relative all'intera durata dell'interruzione, nella misura prevista dalle presenti disposizioni.

Art. 8.

(*Art. 4, comma primo, legge 9 luglio 1908, n. 418, e art. 7 statuto della Cassa pensioni approvato con R decreto 23 maggio 1907, n. 290*).

Nel caso di riduzione dello stipendio o della paga per una causa diversa da quelle indicate nel precedente articolo 7, l'agente non è sottoposto alla ritenuta del dodicesimo sugli aumenti che possa ottenere in seguito, fino a concorrenza della riduzione stessa.

Art. 9.

(*art. 3, comma primo, legge 9 luglio 1908, n. 418, e art. 3, comma primo, ed ultimo statuto dell'Istituto di previdenza approvato con R. decreto 23 maggio 1907, n. 289*).

Il versamento delle ritenute per il trattamento di quiescenza è obbligatorio per tutti gli agenti stabili ed in prova, salvo per quelli assunti in servizio in età superiore ai 45 anni, per i quali è facoltativo.

Art. 10.

(*Art. 4, comma quarto, legge 9 luglio 1908, n. 418, e art. 8, comma terzo, 6, comma secondo, 8, comma secondo, rispettivamente degli statuti della Cassa pensioni, del Consorzio di mutuo soccorso e dell'Istituto di previdenza approvati con RR. decreti 23 maggio 1907, nn. 290 e 289*).

Il contributo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è:

per l'anno 1909 dell'8 per cento;

per l'anno 1910 dell'8,50 per cento;

dal 1° gennaio 1911 in poi del 9 per cento degli stipendi, paghe, assegni e competenze accessorie sottoposti alla ritenuta ordinaria, di cui all'art. 5, oltre ad una somma eguale all'ammontare delle ritenute straordinarie, di cui all'art. 6.

Nei casi di riduzione o cessazione dello stipendio o della paga previsti dall'art. 7, in quanto si effettuino i versamenti da parte dell'agente, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato versa il corrispondente contributo nella misura di cui sopra.

TITOLO III.

Del Diritto a pensione

Art. 11.

(*Art. 1, comma secondo, legge 9 luglio 1908, n. 418, e relativo Allegato* A, *e art. 9, comma primo e secondo e 10 statuto della Cassa pensioni approvato con R. decreto 23 maggio 1907, n 290*).

Gli agenti che siano stati, con deliberazione del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato, esonerati definitivamente dal servizio, sia a loro istanza, sia d'ufficio, hanno diritto di conseguire la pensione nei casi seguenti:

a) quando abbiano compiuti 60 anni di età e 30 di servizio utile per la pensione, se si tratti di agenti addetti a servizi sedentari;

b) quando abbiano compiuti 55 anni di età e 25 di servizio utile per la pensione se si tratti di scrivane e di agenti addetti ad un servizio attivo e specificati nella annessa tabella *A*;

c) quando siano divenuti inabili a continuare od a riprendere servizio per ragioni d'infermità, a condizione però che abbiano compiuti 10 anni di servizio utile per la pensione.

Tale condizione non è richiesta quando la permanente inabilità dell'agente sia conseguenza di ferite o di altre lesioni riportate a cagione dell'esercizio delle proprie attribuzioni, ovvero di febbri miasmatiche contratte, per ragioni di servizio, in località comprese in zone dichiarate infette dalla malaria, in conformità della legge.

Gli agenti che siano stati addetti tanto a servizi sedentari quanto a servizi attivi, possono conseguire la pensione dopo raggiunti i limiti di età e di servizio utile per la pensione stabiliti alla lettera *b* del presente articolo, semprechè la durata del servizio attivo sia stata complessivamente di almeno 15 anni.

La tabella *A*, di cui alla stessa lettera *b*, non potrà essere modificata che per decreto del Ministro dei lavori pubblici, su proposta dell'Amministrazione ferroviaria e sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Art 12.

(Art. 1, comma secondo, legge 9 luglio 1908, n. 418 e art. 11, comma primo, secondo e terzo, statuto della Cassa pensioni approvato con R. decreto 23 maggio 1907, n. 290).

Hanno diritto di conseguire la pensione gli agenti che, dopo aver compiuto 10 anni di servizio utile per la pensione e prima di aver raggiunti i limiti di cui alle lettere *a* e *b* ed al penultimo capoverso dell'articolo 11, siano stati, con deliberazione del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, esonerati definitivamente dal servizio per misura amministrativa in base ai regolamenti sul personale.

Il Consiglio di amministrazione ha facoltà di conservare agli agenti così esonerati dal servizio il diritto alla continuazione dei versamenti. In questo caso la liquidazione della pensione viene protratta fino a che essi abbiano raggiunto i limiti di età e di servizio utile per la pensione stabiliti dall'articolo 11, ed il versamento delle ritenute e del contributo fino al raggiungimento di tali limiti deve continuarsi in base all'ultimo stipendio od all'ultima paga.

Verificandosi la morte dell'agente prima che gli sia stata liquidata la pensione, alla famiglia di lui viene accordato il trattamento che le spetterebbe, considerando la morte stessa come avvenuta in attività di servizio.

Art. 13.

(Art. 1, comma secondo, legge 9 luglio 1908, n. 418, e art. 12 statuto della Cassa pensioni approvato con R. decreto 23 maggio 1907, n. 290).

Il servizio utile al conseguimento della pensione si calcola:

a) per gli agenti in servizio al 31 dicembre 1908, dal giorno della loro inscrizione alla Cassa pensioni, od al Consor-

zio di mutuo soccorso, ovvero all'Istituto di previdenza cui fino alla data suddetta hanno compartecipato;

b) per gli agenti assunti in servizio stabile od in prova dopo il 31 dicembre 1908, dal giorno della loro nomina a stabile od in prova.

In entrambi i casi si terrà conto dei periodi di tempo eventualmente riscattati, e si escluderanno gli eventuali periodi per i quali non furono versate le ritenute.

Pel computo della durata del suddetto servizio, le frazioni di mese, se eccedenti i quindici giorni, si calcolano come un mese intero, altrimenti si trascurano.

ART. 14.

(Art. 7, comma secondo e terzo, legge 9 luglio 1908, n. 418, e art. 13, comma primo e terzo, statuto della Cassa pensioni approvato con R. decreto 23 maggio 1907, n. 290).

Gli accertamenti sanitari per l'esonero dal servizio a causa di inabilità sono eseguiti da un ispettore sanitario in concorso di altro medico dell'Amministrazione ferroviaria e debbono risultare da apposito certificato firmato da entrambi.

Il Consiglio d'amministrazione può, sulla domanda dell'agente corredata di certificato medico, far nuovamente accertare l'inabilità a mezzo di un collegio di tre medici, fra cui il capo del servizio sanitario od un suo delegato, ed in questo caso l'agente ha facoltà di farsi assistere da un medico di sua fiducia. Il Consiglio d'amministrazione non può respingere la domanda per la visita di revisione che con deliberazione motivata presa a maggioranza di almeno due terzi di votanti.

Nel caso di inabilità per ferite o lesioni riportate, come nell'articolo 11, oltre il certificato medico, di cui nella prima parte del presente articolo, occorre che il ferimento o la lesione risulti da una inchiesta o da un rapporto particolareggiato del Capo servizio o del Capo della Divisione compartimentale competenti o da altri documenti.

Art. 15.

(*Art. 1, comma secondo, legge 9 luglio 1908, n. 418, e relativo allegato* A, *art. 14 statuto della Cassa pensioni approvato con R. decreto 23 maggio 1907, n. 290*).

La pensione che apparteneva o che sarebbe appartenuta all'agente al dì della sua morte, se a quel giorno fosse stato esonerato definitivamente dal servizio, è riversibile in parte alla sua vedova contro la quale non sussista sentenza di separazione personale passata in giudicato e pronunziata per colpa di lei o di entrambi i coniugi, quando si verifichino le due condizioni seguenti:

a) che il matrimonio con l'agente sia di due anni almeno anteriore al giorno in cui questi abbia cessato di versare le ritenute, per conseguimento di pensione o per morte, ovvero sia nata prole, ancorchè postuma, di matrimonio più recente;

b) che il matrimonio sia stato contratto prima che l'agente abbia compiuta l'età di 50 anni.

La pensione di cui sopra è riversibile in parte anche ai figli minorenni dell'agente, legittimi o legittimati, esclusi gli adottivi, quando il matrimonio dal quale essi sono nati o la legittimazione soddisfi alle due condizioni di tempo e di età previste rispettivamente nelle lettere *a*) e *b*).

Per le figlie minorenni occorre inoltre che siano nubili.

Nel caso in cui la morte dell'agente sia avvenuta in conseguenza di febbri miasmatiche contratte per ragioni di servizio, in località comprese in zone dichiarate infette dalla malaria, in conformità della legge, per la pensione alla vedova ed ai figli si richiede soltanto la condizione di cui alla lettera *b*).

Qualora infine la morte dell'agente sia conseguenza di ferite o lesioni riportate a cagione dell'esercizio delle proprie attribuzioni, per la pensione eccezionale alla vedova ed ai figli si richiede, oltre la condizione di cui alla lettera *b*), che il matrimonio sia stato contratto prima dell'infortunio.

Per le scrivane la riversibilità della pensione, sotto le condizioni e con le norme previste dal presente articolo, è limitata ai soli orfani minorenni.

Art. 16.

(Art. 1, comma secondo, legge 9 luglio 1908, n. 418, e art. 35 statuto della Cassa pensioni approvato con R. decreto 23 maggio 1907, n. 290).

Il diritto dell'agente al conseguimento della pensione si perde:

1° per dimissione dal servizio;

2° per destituzione.

La decadenza del diritto a pensione nell'agente dimissionario, induce la perdita di ogni diritto, per la famiglia.

Alla moglie ed ai figli minorenni dell'agente che lasci il servizio in seguito a destituzione sarà fatto trattamento analogo a quello stabilito nelle presenti disposizioni per le vedove ed i figli minorenni degli agenti.

L'agente riammesso in servizio per riconosciuto errore del provvedimento disciplinare che l'ha colpito, ha diritto che gli sia computato il precedente servizio, con le relative ritenute, compreso il periodo di interruzione, pel quale l'Amministrazione ferroviaria dovrà, a beneficio dell'agente, fare il versamento d i contributi ed anche quello delle ritenute, ove l'Amministrazione ferroviaria non abbia concesso all'agente lo stipendio o la paga pel predetto periodo d'interruzione.

L'agente deve restituire le quote di pensione od il sussidio corrisposti alla moglie ed ai figli minorenni e la restituzione deve essere fatta in una sola volta se l'Amministrazione gli abbia concesso lo stipendio o la paga pel periodo di interruzione, altrimenti in un numero di rate mensili da stabilirsi dal Consiglio di amministrazione.

La vedova dell'agente o del pensionato perde il diritto alla pensione ottenuta per riversibilità quando passi ad altre nozze.

Il diritto dei figli alla pensione si estingue quando raggiungano l'età maggiore e per le femmine anche prima, quando contraggano matrimonio.

TITOLO IV.

Misura delle pensioni e dei sussidi

Art. 17.

(Art. 1, comma secondo, legge 9 luglio 1908, n. 418, e art. 15, comma primo e secondo, statuto della Cassa pensioni approvato con R. decreto 23 maggio 1907, n. 290).

Le pensioni sono commisurate in base all'ammontare complessivo del 3 per cento sugli stipendi o sulle paghe ragguagliate ad anno e sugli assegni accessori che furono sottoposti alla ritenuta di cui all'art. 5 e dei dodicesimi sugli aumenti di stipendio o paghe ragguagliate ad anno ed assegni di cui all'art. 6, n 2.

La pensione annua dell'agente è uguale ai nove decimi del suddetto ammontare, elevando all'unità le eventuali frazioni di lira, e non può mai essere inferiore alle L. 300, nè eccedere le L. 8000, o quel maggiore importo che fosse stabilito per gli impiegati civili dello Stato.

Art. 18.

(Art. 1, comma secondo, legge 9 luglio 1908, n. 418, e art. 16, statuto della Cassa pensioni approvato con R. decreto 23 maggio 1907, n. 290).

Nel caso d'inabilità, in conseguenza di ferite o di altre lesioni riportate a cagione dell'esercizio delle proprie attribuzioni, o di febbri malariche contratte per ragioni di servizio, in località comprese in zone dichiarate infette dalla malaria, in conformità della legge, l'agente che non abbia ancora raggiunto 25 anni di servizio utile per la pensione, calcolato a norma del precedente art. 13, ha diritto ad una pensione eccezionale liquidata in base ad anni 25 di servizio, supponendo

che per il periodo che manca a compierli continui l'ultimo stipendio o l'ultima paga ed un importo annuale di assegni accessori, soggetti a ritenuta secondo l'art. 5, pari alla media di quelli riscossi negli ultimi 5 anni, o nel periodo effettivo di servizio, se questo non raggiungesse il quinquennio.

Non si fa luogo al trattamento eccezionale, previsto nel paragrafo antecedente, quando per le ferite o le lesioni ivi contemplate l'agente o la famiglia abbiano già conseguito o conseguano i risarcimenti di diritto in base alle disposizioni del Codice civile. Nel caso però che il capitale corrispondente al trattamento normale sommato con l'importo dei risarcimenti già conseguiti dall'agente o dalla famiglia, risulti inferiore al capitale corrispondente al trattamento eccezionale, si assegnerà un'aggiunta di pensione calcolata in base alla differenza tra i due capitali.

Le ernie si considerano come ferite solo quando si siano strozzate per effetto di un trauma, in causa di servizio, ed abbiano richiesto atti operativi.

Art. 19.

(*Art. 5, comma primo e secondo, legge 9 luglio 1908, n. 418*)

Quando l'agente esonerato dal servizio per causa di infortunio sul lavoro prima del compimento di 25 anni di servizio utile per la pensione, abbia diritto a conseguire una indennità per inabilità permanente assoluta o parziale a norma della legge (testo unico) 31 gennaio 1904, n. 51, il supplemento eccezionale della pensione, ossia la differenza fra la pensione eccezionale liquidabile a norma della prima parte del precedente articolo e quella corrispondente alle ritenute versate, è assegnato soltanto per la parte eventualmente eccedente la rendita vitalizia costituita con la detta indennità.

Analoga riduzione sul supplemento eccezionale di pensione è praticata anche per le somme che l'agente ottenga dalla Amministrazione delle ferrovie dello Stato a risarcimento di danni per lesioni personali, in base alle disposizioni del Codice civile.

Art. 20.

(Art. 1, comma secondo, 5, comma primo e secondo, legge 9 luglio 1908, n. 418, e art. 17 comma primo, secondo, terzo e quarto, statuto della Cassa pensioni approvato con R. decreto 23 maggio 1907, n. 290).

La pensione alle vedove ed ai figli degli agenti e dei pensionati, che vi hanno diritto a norma dell'art. 15, è stabilita, come appresso, in una percentuale di quella del marito o del padre (elevando ad unità le frazioni di lira):

1° vedova sola, il 50 per cento;

2° figli soli, se in numero di due o più, il 50 per cento diviso per capi con riversibilità delle quote di coloro che premorissero, o che cessassero per altro motivo dal diritto a pensione, a favore dei figli minorenni superstiti.

Se il defunto lascia un solo figlio minorenne, o se uno solo rimane al godimento della pensione, questa sarà liquidata o rispettivamente ridotta nella misura d'un quarto di quella attribuita o che sarebbe appartenuta al suo genitore.

3° vedova con figli nati o legittimati dal suo matrimonio con l'agente, il 50 per cento alla vedova ed il 15 per cento ai figli minorenni cumulativamente;

4° vedova con figli di precedenti matrimoni dell'agente con o senza figli dell'ultimo matrimonio, il 65 per cento diviso per capi, contando per due la vedova, alla quale però non può mai essere assegnata una quota minore del 25 per cento della pensione dell'agente.

Le quote dei figli ai quali cessa la pensione sono riversibili agli altri aventi diritto nella proporzione di cui ai precedenti numeri 1 e 4.

Nei casi di cui ai numeri 3 e 4, venendo a cessare la pensione della vedova, si procederà per il tempo successivo ad una nuova liquidazione a favore dei figli minorenni, conforme al n. 2.

Quando la vedova ed i figli abbiano diritto a conseguire per la morte del marito o del padre una indennità a norma della legge (testo unico) 31 gennaio 1904, n. 51, per ciascuno degli aventi diritto alla detta indennità, la percentuale del

supplemento eccezionale di pensione di cui all'art. 19 è assegnata soltanto per la parte eventualmente eccedente la rendita vitalizia vedovile o temporanea durante la minore età, costituite con la detta indennità.

Analoga riduzione sulla suddetta percentuale di supplemento eccezionale di pensione è effettuata anche per le somme che la vedova ed i figli ottengano dall' Amministrazione delle ferrovie dello Stato a risarcimento di danni per lesioni personali, in base alle disposizioni del Codice civile.

Art. 21.

(Art. 1 comma secondo, legge 9 luglio 1908, n. 418, e art. 18 statuto della Cassa pensioni approvato con R. decreto 23 maggio 1907, n. 290).

All' agente divenuto inabile a continuare il servizio o costretto ad abbandonarlo per soppressione del suo ufficio prima che egli abbia diritto a conseguire la pensione, viene concesso un sussidio per una volta tanto, corrispondente alla ammontare complessivo del 3 per cento degli stipendi o delle paghe ragguagliate ad anno e degli assegni accessori, che furono sottoposti a ritenuta.

Alla vedova ed ai figli minorenni legittimi o legittimati dell'agente morto in attività di servizio, che non abbiano diritto alla pensione, è corrisposta, una volta tanto, nella misura e con le norme di cui all'art. 20, una percentuale del sussidio che sarebbe spettato all'agente, giusta il precedente paragrafo.

Uguale trattamento è fatto alla vedova ed ai figli minorenni legittimi o legittimati di un pensionato, quando non si verifichino le condizioni di cui alle lettere *a* e *b* dell' articolo 15 e semprechè il matrimonio sia avvenuto prima dell' esonero dal servizio.

La concessione del sussidio alla vedova è subordinata alla condizione di cui alla prima parte dell'art. 15.

TITOLO V.

Procedimento per la liquidazione ed il pagamento delle pensioni e dei sussidi

Art. 22.

(Art. 7, comma primo ed ultimo, legge 9 luglio 1908, n. 418).

Il Consiglio di Amministrazione delle ferrovie dello Stato liquida le pensioni ed i sussidi.

Contro le deliberazioni del Consiglio di amministrazione riguardanti il diritto alle pensioni ed ai sussidi e la determinazione del loro ammontare è ammesso entro il termine di 90 giorni dalla comunicazione da farsi in conformità dell'articolo 127 del regolamento approvato con R. decreto 5 settembre 1895, n. 603, per l'esecuzione delle leggi sulle pensioni civili e militari, il ricorso da parte degli interessati, alla Corte dei conti, che giudica definitivamente.

Art. 23.

(Art. 1, comma secondo, legge 9 luglio 1908, n. 418, e art. 32 statuto della Cassa pensioni, approvato con R. decreto 23 maggio 1907, n. 290).

La pensione decorre:

1° per l'agente, dal giorno in cui ha effetto il suo esonero definitivo dal servizio o la sua dispensa per misura amministrativa;

2° per l'agente, di che nel primo capoverso dell'art. 12, dal primo giorno del mese successivo a quello in cui egli abbia raggiunto i limiti stabiliti dall'art. 11, lettera *a*;

3° per la vedova e per i figli dell'agente, dal giorno in cui cessa lo stipendio o la paga.

Le riversibilità hanno effetto dal giorno in cui cessa o si sospende la pensione riversibile.

ART. 24.

(Art. 1, comma secondo, legge 9 luglio 1908, n. 418, e art. 33 statuto della Cassa pensioni approvato con R. decreto 23 maggio 1907, n. 290).

Le pensioni si pagano a rate bimestrali, posticipate, sulla produzione del certificato di vita, nel quale deve essere anche dichiarato, se si tratti di una vedova, che essa si trova sempre nello stato di vedovanza, e, se si tratti di figlie, aventi l'età di anni 12 o più, che esse sono tuttora nubili.

Per il pagamento alla scrivana vedova della pensione conseguita per diritto inerente alla sua qualifica, non è necessaria la produzione del certificato di vedovanza.

Quando i figli minorenni vengano impiegati presso l'Amministrazione non si corrisponde loro assegno durante il tempo in cui prestano servizio.

ART. 25.

(Art. 1, comma secondo, legge 9 luglio 1908, n. 418, e art. 34, statuto della Cassa pensioni approvato con R. decreto 23 maggio 1907, n. 290).

Le pensioni liquidate in base alle presenti disposizioni non possono essere convertite in capitali.

TITOLO VI.

Disposizioni speciali per taluni gruppi di agenti

ART. 26.

(Art. 1, comma secondo, legge 9 luglio 1908, n. 418, e art. 49, statuto della Cassa pensioni, approvato con R. decreto 23 maggio 1907, n. 290).

Agli agenti, i quali, provenendo dalle antiche strade ferrate dello Stato abbiano diritto alla liquidazione della pensione, secondo la legge del 14 aprile 1864, n. 1731, ora testo unico 21 febbraio 1895, n. 70, in ordine agli articoli 30 e 31 del capitolato 30 giugno 1864, annesso alla legge 14 mag-

gio 1865, n. 2279, è accordato, per quella parte di pensione che deve stare a carico della gestione per il servizio delle pensioni, quel supplemento di assegno vitalizio che fosse necessario per raggiungere la misura della pensione fissata nel precedente art. 17.

Alle vedove ed ai figli di detti agenti semprechè si trovino nelle condizioni stabilite dall'art. 15 delle presenti disposizioni è accordata la riversibilità, prevista nell'art. 20, sulla base della pensione liquidata o che sarebbe stata liquidata agli agenti medesimi a carico della detta gestione.

Art. 27.

(Art. 1, comma secondo, legge 9 luglio 1908, n. 418, e art. 15, comma terzo, quarto, quinto e sesto, statuto della Cassa pensioni e art. 48 statuto del Consorzio di mutuo soccorso approvati con R. decreto 23 maggio 1907, n. 290).

Agli agenti provenienti dalle già ferrovie romane e centrale toscana e rispettivamente alle vedove e figli minorenni, all'atto della liquidazione della pensione, per tutto il tempo durante il quale gli agenti stessi furono sottoposti ai regolamenti delle Casse pensioni di dette ferrovie, sarà calcolato il rilascio come fatto in ragione del 3 per cento sugli stipendi effettivamente goduti, sino al limite regolamentare di L. 7000, anche per quel periodo di compartecipazione, pel quale, secondo i vecchi regolamenti, il versamento fosse stato abbuonato o stabilito in una proporzione diversa.

Agli agenti provenienti dalle cessate ferrovie romane, in attività di servizio e già inscritti alla Cassa pensioni od al Consorzio di mutuo soccorso e che espressamente o tacitamente non accettarono, agli effetti della pensione o del sussidio continuativo, gli statuti del 1890, oltre la pensione come sopra liquidata, sarà corrisposta una quota parte della eventuale differenza fra la pensione stessa e la pensione od il sussidio continuativo che al netto della ritenuta regolamentare essi avrebbero conseguito se al giorno della liquida-

zione fossero ancora in vigore i regolamenti delle Casse pensioni e di soccorso delle ferrovie romane.

La quota suddetta sarà di un terzo della differenza fino a che questa non superi le L. 300 annue, e di un quarto sulla eventuale eccedenza.

La disposizione dei precedenti due capoversi si applica nei riguardi degli agenti inscritti alla Cassa pensioni soltanto a quelli che entro il 31 dicembre 1907, versarono ai termini del citato regolamento della Cassa pensioni delle ferrovie romane, il secondo dodicesimo sugli aumenti di stipendio ottenuti dal 1° gennaio 1890 fino alla data di attuazione dello statuto approvato con Regio decreto 2 agosto 1902, n. 404.

Art. 28.

(Articolo 15, legge 9 luglio 1908, n. 418).

Per gli agenti provenienti dai ruoli organici dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici e del R. Ispettorato generale delle strade ferrate rimangono ferme le disposizioni dell'art. 7 della legge 12 luglio 1906, n. 332.

A favore degli agenti provenienti dal ruolo transitorio del personale aggiunto del R. Ispettorato generale i quali esercitarono la facoltà di cui nel 4° capoverso dell'art. 7 della citata legge, l'indennità a carico del tesoro, di cui nel 6° capoverso dell'articolo medesimo, è considerata come versata agli effetti del riscatto di anni di servizio presso il R. Ispettorato generale, con le norme dell'art. 37 delle presenti disposizioni.

A favore degli agenti medesimi, i quali alla data della loro inscrizione al nuovo Istituto di previdenza avevano compiuto l'età di 30 anni, la ritenuta straordinaria per tassa di entratura è ridotta al solo decimo dello stipendio di cui erano provvisti alla data medesima. La maggior somma eventualmente versata per tassa di entratura sarà computata pel riscatto suddetto.

Agli agenti provenienti dal ruolo transitorio del perso-

nale aggiunto del R. Ispettorato generale, i quali non esercitarono la facoltà di cui sopra, può essere esteso il trattamento di pensione previsto dalle presenti disposizioni, sempre quando entro il 30 giugno 1909 ne facciano domanda. In questo caso la indennità a carico dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, di cui nel 6° capoverso del predetto art. 7 di legge, sarà computata per il periodo fino al 31 dicembre 1908.

Anche a favore di quelli fra gli agenti medesimi che avanzeranno la detta domanda, è limitata, nel caso di cui sopra, al solo decimo dello stipendio di cui sono provvisti al 1° gennaio 1909, la ritenuta straordinaria per tassa di entratura, ed è considerata, come versata agli stessi effetti indicati nel 2° comma del presente articolo, la indennità a carico del tesoro e dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato di cui nel 6° capoverso del predetto art. 7 di legge.

L'effettivo pagamento nei casi suddetti tanto dell'indennità a carico del tesoro, quanto dell'indennità a carico dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è fatta in dieci rate annue eguali a cominciare dal 1° luglio 1909.

Art. 29.

(*Art. 17 legge 9 luglio 1908, n. 418*).

Per gli agenti già in servizio presso la Società Veneta e passati alla dipendenza dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato in conformità della legge 28 giugno 1906, n. 261, i quali alla data della loro inscrizione al nuovo Istituto di previdenza, a norma dell'art. 4 della legge stessa avevano compiuto l'età di 30 anni, la ritenuta straordinaria versata per tassa di entratura è ridotta al solo decimo dello stipendio o della paga annua di cui erano provvisti alla data medesima.

Il riscatto già eseguito colle somme versate dalla Società Veneta, del tempo impiegato dai detti agenti in servizio delle ferrovie esercitate dalla Società medesima, sarà nuovamente calcolato con l'applicazione delle norme stabilite dall'art. 37, computando agli effetti di tale riscatto, anche l'eventuale

somma da rimborsare a ciascun agente in dipendenza della riduzione della tassa di entratura a norma della prima parte del presente articolo.

ART. 30.

(*Art. 16 legge 9 luglio 1908, n. 418*).

Gli agenti della Società che esercitava la ferrovia Sicula Occidentale, passati all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato in conformità dell'art. 2 della legge 14 luglio 1907, n. 494, ove ne facciano domanda entro il 30 giugno 1909, si considerano per il periodo dal 1° agosto 1907, data del suddetto passaggio, al 31 dicembre 1908, come se fossero stati inscritti all'Istituto di previdenza per il personale delle ferrovie dello Stato.

Gli agenti predetti e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato debbono perciò versare per il suindicato periodo le ritenute ordinarie e straordinarie nella misura prevista nello statuto del suddetto Istituto.

Per gli agenti che alla suindicata data 1° agosto 1907 avevano compiuto l'età di 30 anni, la ritenuta straordinaria per tassa d'entratura è limitata al solo decimo dello stipendio o della paga ragguagliata ad anno di cui erano provvisti alla data medesima.

Gli agenti medesimi hanno facoltà di riscattare, a termini dell'art. 37, il tempo impiegato in servizio della Società che esercitava la suddetta ferrovia.

ART. 31.

(*Art. 11, legge 9 luglio 1908 n. 418*).

Le presenti disposizioni sono estese agli agenti inscritti alla Cassa pensioni ed al Consorzio di mutuo soccorso, ovvero all'istituto di previdenza per il personale delle ferrovie dello Stato che, a norma dell'art. 7 della Convenzione per il riscatto

delle strade ferrate Meridionali approvata con la legge **15 luglio 1906, n. 324**, sono rimasti definitivamente in servizio della Società per le strade ferrate Meridionali. A tale effetto gli agenti e la Società verseranno all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato rispettivamente le ritenute ed i contributi nella misura prevista dagli art. 5, 6 n. 2 e 10.

Le stesse disposizioni sono estese agli altri agenti inscritti ai predetti sodalizi, ma che ora non dipendono dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, i quali dovranno versare all'Amministrazione medesima le ritenute ed i contributi nella misura di cui sopra. Per quelli fra tali agenti che dipendevano dalle Società che esercitavano le ex-Reti Mediterranea e Sicula, il versamento delle ritenute e dei contributi sarà fatto in base allo stipendio ed alla paga da essi percepiti alla data del passaggio della rete allo Stato e sui successivi aumenti, però non oltre il limite stabilito dalle tabelle organiche del personale delle ferrovie dello Stato, e ciò fino al raggiungimento dei limiti prescritti per il diritto al conseguimento della pensione, allo spirare dei quali sarà liquidata la pensione.

Agli agenti contemplati nel presente articolo inscritti al Consorzio di mutuo soccorso ed alla seconda sezione dell'Istituto di previdenza, è corrisposto, a carico del servizio delle pensioni e dei sussidi, il sussidio di malattia con le norme previste dagli statuti del Consorzio e dell'Istituto predetti.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, con le stesse norme degli statuti del Consorzio di mutuo soccorso e dell'Istituto di previdenza, provvede a favore degli agenti di cui nel precedente comma e loro famiglie, alla cura medico-chirurgica ed alle altre prestazioni relative al servizio sanitario previste dagli statuti predetti.

TITOLO VII.

Disposizioni diverse.

ART. 32.

(*Art. 6, legge 9 luglio 1908, n. 418*).

Gli agenti a paga giornaliera sono considerati, a partire dal 1° gennaio 1909, agli effetti delle ritenute ordinarie e straordinarie e dei contributi dell'Amministrazione, nonchè della liquidazione della pensione o del sussidio e dei riscatti, come se fossero provvisti di uno stipendio pari alla loro paga moltiplicata per 360.

ART. 33.

(*Art. 1, comma secondo, legge 9 luglio 1908, n. 418, e art. 17, statuto della Cassa pensioni approvato con R. decreto 23 maggio 1907, n. 290*).

Per la determinazione delle zone di malaria agli effetti delle presenti disposizioni, dove non siano ancora intervenuti i decreti Reali di cui all'art. 1 della legge 2 novembre 1901, n. 460, od altre disposizioni di legge, rimangono in vigore le disposizioni emanate dall'Amministrazione ferroviaria.

ART. 34.

(*Allegato* A *alla legge 9 luglio 1908, n. 418*).

Per la misura della pensione agli orfani minorenni della scrivana si applica la disposizione contenuta nel comma primo, n. 2, dell'art. 20.

Agli orfani minorenni della scrivana morta in attività di

servizio quando non abbiano diritto a pensione, si applica la disposizione contenuta nell' articolo 21, comma secondo.

Ai figli minorenni della scrivana che lascia il servizio in seguito a destituzione, purchè mancanti di padre, si applica la disposizione contenuta nell'art. 16, comma terzo.

Art. 35.

(Art. 1° comma secondo, legge 9 luglio 1908, n. 418 e art. 26 Statuto della Cassa pensioni approvato con R. decreto 23 maggio 1907, n. 290).

Nei casi in cui la indennità per infortunio sul lavoro, spettante a norma della legge (testo unico) 31 gennaio 1904, n. 51, deve, giusta la legge stessa, essere versata alla Cassa nazionale di previdenza per la invalidità e per la vecchiaia degli operai, l'Amministrazione ferroviaria ha facoltà di accordarsi con la detta Cassa perchè questa assuma anche il servizio della pensione che dovrebbe essere fatto dall'Amministrazione ferroviaria, compresa la parte riversibile alla famiglia di cui al precedente art. 20.

Art. 36.

(Art. 1, comma secondo, legge 9 luglio 1908, n. 418, e art. 23 statuto della Cassa pensioni approvato con R. decreto 23 maggio 1907, n. 290).

Agli effetti degli articoli 18, 19, 20 e 35, le annualità vitalizie e temporanee corrispondenti alle indennità di legge a favore degli agenti e delle famiglie nei casi di infortuni sul lavoro, come anche, occorrendo, i valori capitali delle pensioni, sono determinati mediante apposite tabelle approvate dal Ministero di agricoltura industria e commercio, sentito il Consiglio della previdenza e delle assicurazioni sociali.

Le dette tabelle debbono essere coordinate con le tariffe stabilite dalla Cassa nazionale di previdenza per la invalidità e per la vecchiaia degli operai, instituita dalla legge 17 luglio 1898, n. 350.

Art. 37.

(Art. 9 legge 9 luglio 1908, n. 418 e art. 43 statuto della Cassa pensioni approvato con R. decreto 23 maggio 1907, n. 290).

L'agente può, in ogni tempo, riscattare gli anni impiegati nei seguenti servizi:

a) servizio ferroviario d'esercizio di linee costituenti le ex-reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, anche se di carattere provvisorio, purchè risultino da attendibili documenti il tempo e le condizioni del servizio prestato;

b) servizio alle costruzioni ferroviarie governative o sociali, anche se di carattere provvisorio, alle condizioni di cui alla lettera precedente;

c) qualunque servizio governativo civile o militare, purchè computabile per la pensione a norma di legge.

L'agente ha la facoltà di eseguire il riscatto in base ad uno stipendio o paga ragguagliata ad anno anche inferiori a quelli di cui era provvisto alla data in cui fu sottoposto alle ritenute per il trattamento di quiescenza, purchè non inferiori alle L. 1000 annue.

Il riscatto ha per effetto di anticipare la data iniziale del servizio utile per il diritto al conseguimento della pensione di un periodo di tempo uguale a quello del riscatto medesimo, e di aumentare la pensione di una somma pari ai novi decimi del 3 per cento dello stipendio annuo o della paga ragguagliata ad anno presi a base del riscatto, moltiplicata per il numero degli anni di riscatto.

A tale scopo l'agente deve versare l'importo della riserva matematica corrispondente alla anticipazione ed all'aumento di pensione in conformità delle tabelle stabilite dal Consiglio di amministrazione

Il versamento di detto importo deve essere fatto entro un mese dalla data della approvazione del riscatto da parte del Consiglio di amministrazione, se ha luogo in una sola volta, oppure in rate uguali mensili o quindicinali (per agenti pagati a quindicina) a decorrere però da un mese dalla data

suddetta. Nel caso del pagamento rateale, si terrà conto dei relativi interessi scalari nella misura adottata per la formazione delle tabelle suddette.

Venendo a cessare il servizio è ammessa la facoltà, tanto per l'agente, quanto per gli aventi causa, di completare i riscatti in corso di pagamento, mediante versamento in una sola volta delle rate mancanti prima che sia liquidata la pensione.

Per chi non si vale di tale facoltà, l'aumento della pensione, agli effetti del riscatto, è proporzionato ai relativi pagamenti eseguiti.

Il riscatto, una volta deliberato, è irretrattabile.

Art. 38.

(*Art. 10 legge 9 luglio 1908, n. 418*).

La spesa annua per pensioni dipendenti dai normali collocamenti a riposo non chiesti dagli agenti senza che concorra la constatata loro inabilità, è, anno per anno, stabilita dalla legge del bilancio.

Art. 39.

(*Art. 1, comma primo, legge 9 luglio 1908, n. 418, e art. 41, 43 e 51 rispettivamente degli statuti della Cassa pensioni, del Consorzio di mutuo soccorso e dell'Istituto di previdenza approvati con RR. decreti 23 maggio 1907, nn. 290 e 289*).

Le spese di amministrazione per il servizio delle pensioni e dei sussidi e le spese giudiziarie, sono sostenute dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

TITOLO VIII.

Disposizioni transitorie

Art. 40.

(Art. 12 legge 9 luglio 1908, n. 418).

Per gli agenti stabili ed in prova, inscritti al Consorzio di mutuo soccorso ed alla seconda Sezione dell' Istituto di previdenza, le norme di liquidazione della pensione, secondo le presenti disposizioni, sono applicate, nei riguardi del periodo di compartecipazione ai suddetti sodalizi, cioè per il periodo anteriore al 1° gennaio 1909, considerando soltanto l'ammontare degli stipendi o delle paghe giornaliere ragguagliate ad anno, percepiti durante lo stesso periodo.

Il ragguaglio ad anno delle paghe giornaliere è fatto in base a 360 giorni.

Per quelli iscritti alla seconda Sezione del nuovo Istituto di previdenza sono considerati altresì i dodicesimi sugli aumenti delle paghe percepite durante il detto periodo.

Art. 41.

(Art. 1 comma terzo, legge 9 luglio 1908, n. 418).

Alle pensioni degli agenti che nel giorno in cui entrano in vigore le presenti disposizioni si trovano inscritti al Consorzio di mutuo soccorso ed alla seconda Sezione dell'Istituto di previdenza, e che all'atto del collocamento a riposo facciano ancora parte del personale a paga giornaliera, continuerà ad applicarsi l' ultimo capoverso dell'art. 58 della legge 7 luglio 1907, n. 429 (*).

(*) Art. 58 della Legge 7 luglio 1907, n. 429.

(*Omissis*).

« Sono esenti dall' imposta di ricchezza mobile gli assegni vitalizi ed i sus-
« sidi continuativi giornalieri liquidati, rispettivamente, dalla 2ª Sezione dell' Isti-
« tuto di previdenza e dal Consorzio di mutuo soccorso ».

ART. 42.

(Art. 14 legge 9 luglio 1908, n. 418, e art. 46 statuto della Cassa pensioni approvato con R. Decreto 23 maggio 1907, n. 290).

Le condizioni richieste dall'art. 15 alle vedove ed ai figli minorenni dell'agente per il conseguimento del diritto a pensione, non si applicano nei riguardi delle vedove e dei figli minorenni di agenti inscritti al 31 decembre 1908 alla Cassa pensioni, al Consorzio di mutuo soccorso ed all' Istituto di previdenza:

1° ai matrimoni contratti prima della data di attuazione dello statuto della Cassa pensioni, approvato con R. decreto 2 agosto 1902, n. 404, da agenti inscritti alla Cassa medesima, per i quali restano immutate le condizioni stabilite dallo statuto o dal regolamento anteriormente applicabile all'agente;

2° ai matrimoni contratti prima del 1° luglio 1905 da agenti inscritti al Consorzio di mutuo soccorso;

3° ai matrimoni contratti prima del 1° gennaio 1909 da agenti inscritti all'Istituto di previdenza.

ART. 43.

(Art. 1, comma secondo, legge 9 luglio 1908, n. 418, e art. 44 statuto della Cassa pensioni approvato con R. decreto 23 maggio 1907, n. 290).

La disposizione del versamento della riserva matematica stabilita dall'art. 37, non è applicabile ai riscatti accordati prima dell'attuazione dello statuto della Cassa pensioni approvato col decreto Reale 2 agosto 1902, n. 404.

ART. 44.

(Art. 1, comma secondo, legge 9 luglio 1908, n. 418, e art. 17 comma ultimo statuto della Cassa pensioni approvato con R. decreto 23 maggio 1907, n. 290).

Agli orfani di vedove pensionate prima dell'attuazione dello statuto approvato col Regio decreto 2 agosto 1902, n. 404, e morte o passate ad altre nozze dopo l'attuazione stessa, si applica lo statuto in base al quale fu liquidata la pensione alla vedova.

Art. 45.

(*Art. 13, comma primo e terzo, legge 9 luglio 1908, n. 418*).

Per il trattamento alle famiglie degli agenti compartecipanti alla Cassa pensioni, al Consorzio di mutuo soccorso ed all' Istituto di previdenza esonerati dal servizio o morti antecedentemente al 1° gennaio 1909 continuano ad applicarsi le norme dei rispettivi statuti approvati con i RR. decreti 23 maggio 1907, nn. 290 e 289.

Le liquidazioni di cui al precedente comma sono deliberate dal Consiglio di amministrazione e per gli eventuali reclami è applicabile la disposizione contenuta nell'ultimo comma dell'art. 22.

Art. 46.

(*Art. 13, comma secondo e terzo, legge 9 luglio 1908, n. 418.*)

Per le donne iscritte al Consorzio di mutuo soccorso e famiglie sono mantenute le disposizioni dello statuto del Consorzio stesso che le riguardano per quanto concerne le ritenute ed il trattamento in caso di esonero o di morte.

Le liquidazioni relative al trattamento di cui al precedente comma sono deliberate dal Consiglio di amministrazione e per gli eventuali reclami è applicabile la disposizione contenuta nell'ultimo comma dell'art. 22.

Art. 47.

(*Art. 19 legge 9 luglio 1908, n. 418*).

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato provvede direttamente alla liquidazione di tutte le pendenze relative alle gestioni dei cessati Comitati di Cassa pensioni, Cassa soccorso ed Istituto di previdenza, applicando le norme fissate nei rispettivi statuti, salvo il disposto dell'art. 22 delle presenti disposizioni, cui si intendono soggette, anche per l'eventuale ricorso, le liquidazioni di pensioni o sussidi relative a dette gestioni.

Rimangono peraltro di competenza dell'autorità giudiziaria ordinaria le controversie litigiose che in materia fossero già iniziate avanti il 1° gennaio 1909.

TABELLA A.

Qualifiche del personale addetto ai servizi attivi

(agli effetti dell'art. 11 del testo unico).

(Art. 1, comma secondo, legge 9 luglio 1908, n. 418, ed art. 9 statuto della Cassa pensioni approvato con R. decreto 23 maggio 1907, n. 290).

1. Capi deposito e sotto capi deposito.
2. Controllori di 1° e 2° grado (del movimento, del traffico, del telegrafo) controllori viaggianti (anche speciali).
3. Capi conduttori principali.
4. Assistenti dei lavori.
5. Macchinisti.
6. Sorveglianti della linea e del telegrafo; sorveglianti tecnici; sorveglianti dei magazzini.
7. Capi conduttori; conduttori; macchinisti di treni elettrici; guidatori dirigenti di treni elettrici.
8. Capi squadra e sotto capi squadra di tutti i servizi.
9. Capi manovra e manovratori.
10. Fuochisti; fuochisti di caldaie a vapore; fuochisti conduttori di motori a vapore; fuochisti accudienti locomotive; allievi fuochisti; accenditori.
11. Capi verificatori; verificatori.
12. Capi deviatori e deviatori.
13. Capi frenatori; guardafreni; frenatori.
14. Guardafili.
15. Illuminatori lampisti.
16. Operai; aiutanti operai.
17. Lumai.
18. Untori.
19. Cantonieri; guardiani di linea: guardiani cantonieri; guarda barriere; guardiani di officina.
20. Pulitori.
21. Manovali di tutti i servizi, esclusi quelli degli Uffici.

Visto d'ordine di Sua Maestà:
Il Ministro dei Lavori Pubblici
BERTOLINI.

Il Ministro del Tesoro
CARCANO.

Il Ministro di Agricoltura Industria e Commercio
COCCO-ORTU.

Ordine Generale N. 11. (Servizio I).

Ordinamento ed attribuzioni del Servizio centrale del mantenimento, sorveglianza delle linee e lavori (Servizio XI).

Art. 1.

Il Servizio centrale del mantenimento, sorveglianza delle linee e lavori, costituito a norma del Regio decreto 2 luglio 1908, n. 453, ha le funzioni di provvedere alla buona conservazione di tutti gli impianti che formano il patrimonio immobile della Rete di Stato, alla sorveglianza lungo la linea, fra stazione e stazione, intesa a garantire la regolare e sicura circolazione dei treni, e, d'accordo cogli altri Servizi centrali interessati, alla esecuzione dei nuovi lavori richiesti dagli aumenti del traffico e dalle esigenze del servizio dei treni.

Art. 2.

Il servizio è retto da un Capo servizio che risponde del suo andamento e provvede o nella sua competenza, o provocando le decisioni di competenza del Direttore generale o del Consiglio di amministrazione, per tutti gli affari e le materie accennate nel presente Ordine Generale.

Il Servizio centrale ha sede in Bologna: ha alla sua dipendenza diretta le Divisioni Compartimentali del Mantenimento e dei Lavori: è diviso in tre rami:

I. — *Segretariato, spese e liquidazioni*.

II. — *Lavori*.

III. — *Materiale fisso e sorveglianza*.

Comprende inoltre l'Ufficio « Personale ».

Art. 3.

Il ramo *Segretariato, spese e liquidazioni* comprende gli Uffici:

1° Segretariato;

2° Controllo delle spese pei lavori;

3° Liquidazione dei lavori - controversie.

Il ramo *Lavori* comprende gli uffici:

1° Opere d'arte, fabbricati e condotte d'acqua;

2° Impianti per la trazione elettrica e relative derivazioni d'acqua;

3° Opere metalliche, opere in cemento armato e grandi ponti.

Il ramo *Materiale fisso e sorveglianza* comprende gli Uffici:

1° Armamento, materiale fisso e sorveglianza;

2° Studi e collaudi del materiale fisso;

Da quest' ufficio dipende l'officina del materiale fisso di Pontassieve.

3° Apparati centrali e di blocco; piani delle stazioni.

Da quest' ufficio dipende l'officina degli apparati centrali e di blocco sedente in Milano.

Art. 4.

L'Ufficio del *Personale* è posto alla diretta dipendenza del Capo Servizio;

Ciascuno dei tre rami è retto da un sotto Capo Servizio.

Il Capo Servizio, in caso di assenza o di impedimento, verrà sostituito nel modo che sarà stabilito dal Direttore Generale.

Art. 5.

Le attribuzioni del Servizio centrale del *Mantenimento, sorveglianza delle linee e lavori*, suddivise a seconda degli Uffici sopraindicati, sono le seguenti:

Ufficio del *Personale.* — Tenuta dei fogli matricolari e degli stati di famiglia, compilazione dei ruoli paghe, trasferte e competenze accessorie del personale addetto al Servizio Centrale - Massa vestiario - Rilascio dei biglietti di servizio, dei buoni bagaglio e delle lettere di porto, verifica e registrazione delle spese di trasferte del personale degli uffici compartimentali - Tenuta ed aggiornamento delle piante organiche numeriche del personale degli uffici e delle linee - Sorveglianza sul movimento del personale avventizio - Corrispondenza col Servizio del Personale circa i congedi straordinari, le assunzioni, i traslochi, le promozioni, le gratificazioni, le punizioni, i collo-

camenti in aspettativa ed a riposo e gli esoneri dal servizio del personale addetto al Servizio centrale. Analoga corrispondenza colle Divisioni Compartimentali e col medesimo Servizio del Personale circa le stesse pratiche riferentisi al personale dei compartimenti di grado non inferiore al nono.

Esame delle inchieste per quanto si riferisce all'applicazione delle disposizioni disciplinari.

Assicurazione degli operai.

Ramo I. — Segretariato, spese e liquidazioni.

Ufficio 1° — *Segretariato.*

Affari generali del servizio - Rapporti sulle anormalità del servizio in generale - Relazioni sullo stato di avanzamento dei lavori e relazioni sull'andamento del servizio.

Manutenzione, arredamento e assegnazione dei locali di ufficio.

Fondo di scorta e contabilità relativa.

Riproduzione dei disegni e copisteria.

Economato.

Inventario.

Ricevimento e distribuzione della corrispondenza del servizio, dei bollettini ufficiali, degli Ordini generali, di Servizio e delle Circolari.

Archivio e Protocollo generale.

Servizi di anticamera.

Ufficio 2° — *Controllo delle spese pei lavori.*

Esame, per quanto riguarda la imputazione della spesa ed il modo di esecuzione, delle proposte per lavori a carico del conto patrimoniale e della manutenzione straordinaria, e presentazione all'approvazione degli elenchi settimanali dei lavori la cui spesa di importo non superiore a L. 50,000 è di competenza del Direttore Generale.

Approvazione delle proposte di lavori a carico della manutenzione ordinaria, la cui spesa esorbiti dalla competenza delle Divisioni Compartimentali e presentazione di quelle la cui spesa non possa essere contenuta nel preventivo annuale approvato.

Statistica generale di tutte le spese.

Registrazione degli stanziamenti e dei consuntivi approvati per lavori in conto patrimoniale e per lavori di manutenzione straordinaria. Esame e presentazione all'approvazione delle liquidazioni finali di ogni singolo lavoro, e successiva registrazione degli importi relativi approvati.

Comunicazione alle Divisioni degli stanziamenti e delle liquidazioni approvate.

Preparazione, esame e presentazione dei preventivi e dei consuntivi annui delle spese di manutenzione ordinaria distinte per sezione.

Comunicazione alle Divisioni dei preventivi approvati con assegnazione delle spese alle diverse sezioni, e dei consuntivi approvati con gli opportuni rilievi.

Appalti. — Tenuta ed aggiornamento del registro degli appaltatori ammessi alle gare di appalto e del registro delle Società Cooperative di lavori. — Ricevimento ed esame delle domande degli appaltatori o delle Società Cooperative per ottenere la iscrizione nel registro od essere ammesse a determinate gare e successive deliberazioni.

Esame delle speciali domande delle Società Cooperative in relazione alle leggi ed ai regolamenti emanati in materia.

Avvisi d'asta nel caso di appalti per pubblica gara. — Moduli degli inviti alle gare, delle offerte; elenchi degli appaltatori nel caso di gare per licitazione privata o per trattativa privata ed in genere documenti riferentisi agli appalti. — Pratiche relative ai depositi cauzionali. — Ricevimento ed approvazione degli atti di appalto per asta pubblica, licitazione privata o trattativa privata. — Autorizzazioni a stipulare i contratti. — Revisione dei contratti o delle lettere d'obbligo stipulate e pratiche relative per ottenerne l'approvazione e la registrazione.

Autorizzazioni a consegnare i lavori agli appaltatori deliberatari anche in pendenza dell'approvazione e della regolare registrazione dei contratti.

Autorizzazioni ad appaltare lavori per trattative private quando concorrano gli estremi stabiliti dalla legge.

Risposte ai rilievi della Corte dei Conti.

Tenuta dell'archivio dei contratti per i lavori e delle convenzioni in genere.

Ufficio 3° — *Liquidazioni dei lavori — Controversie.*

Liquidazione dei lavori concessi in appalto. — Revisione dei conti consuntivi delle imprese e relativi mandati di saldo. — Esame dei memoriali delle Imprese per compensi extra-contrattuali.

Contestazioni e vertenze colle Imprese circa l'applicazione dei contratti durante i lavori ed all'atto del collaudo, sia in sede amministrativa che giudiziaria. Compromessi per arbitramenti e memorie a difesa dell'Amministrazione.

Esame delle domande di proroga dei termini contrattuali per l'ultimazione dei lavori e di condono delle multe.

Ricevimento delle domande di collaudo dei lavori ultimati e proposte per la nomina dei collaudatori. — Esame degli atti di collaudo e relative proposte.

Vigilanza sull'adempimento degli obblighi per parte delle Società concessionarie di linee esercitate dallo Stato e provvedimenti relativi.

Liquidazioni di conti colle Amministrazioni dello Stato, delle Provincie e dei Comuni per opere pubbliche che interessino le ferrovie, nonchè per i raccordi e per l'esercizio di stazioni comuni in dipendenza dello innesto alle Ferrovie dello Stato di linee concesse alla industria privata.

Ramo II. — Lavori.

Ufficio 1° — *Opere d'arte e fabbricati e condotte d'acqua.*

Studio dei tipi e delle modalità del corpo stradale, dei manufatti e dei fabbricati comuni, e dei progetti dei fabbricati di eccezionale importanza.

Esame e presentazione alla superiore approvazione dei progetti compilati dalle Divisioni Compartimentali per lo impianto di doppi binari, per il consolidamento del corpo stradale, per il consolidamento, la sistemazione e l'ampliamento di manufatti, gallerie e fabbricati esistenti; per la costruzione di nuovi manufatti e di nuovi fabbricati; per la deviazione di strade pubbliche; per deviazioni e correzioni del tracciato di tronchi di linea.

Studi e proposte riguardanti i provvedimenti da attuarsi d'urgenza per riattivare il servizio dei treni sulle linee interrotte da frane, inondazioni, rotture di ponti, mareggiate, terremoti, ecc.

Esame delle inchieste riguardanti gli accidenti le cui cause possono essere attribuite a difetti di manutenzione del corpo stradale, dei manufatti e delle gallerie, e provvedimenti relativi.

Studio, esame e presentazione delle proposte per la sistemazione e lo impianto dei pozzi e cisterne, la sistemazione di condotte d'acqua e costruzione di nuove da servire alla alimentazione delle locomotive, alle bocche di incendio, alla lavatura dei vagoni, all'uso potabile del personale delle stazioni e della linea, per la depurazione chimica delle acque, pel riscaldamento preventivo dei treni, pel servizio degli scaldapiedi, pei rifornitori di combustibile liquido per le locomotive, pei serbatoi di olio lubrificante e di liquidi infiammabili.

Censimento di tutti gli impianti che riguardano il servizio di acqua e specialmente di quelli che servono per la alimentazione delle locomotive.

Valutazione delle portate dei corsi di acqua in relazione alle luci dei ponti.

Studi dei tipi di materiali e meccanismi pei diversi servizi idraulici e delle norme pel loro impianto, uso e manutenzione, e dei capitolati tecnici per la loro fornitura. — Proposte di acquisto dei suddetti materiali in relazione ai lavori approvati od in corso di studio e loro distribuzione, secondo i bisogni.

Convenzioni per la fornitura di acqua alle stazioni.

Vigilanza sulla buona conservazione e custodia del materiale destinato ai servizi d'acqua nelle stazioni e lungo le linee, nonchè del macchinario e degli attrezzi (battipali a mano, a vapore ed elettrici, carrelli, pompe, taglie, cordami, ecc.) che debbono servire pei lavori provvisori di ripristino delle linee, pei lavori di consolidamento dei manufatti, per lo impianto ed il ricarico delle scogliere.

Esame e presentazione delle proposte riguardanti le concessioni di attraversare le linee ferroviarie con condutture elettriche, condutture d'acqua, strade ordinarie; di costruire fabbricati ed opere qualsiansi a distanza minore di quella consentita dalla legge sui lavori pubblici; di impiantare stabilimenti industriali pei quali la legge lascia alle Autorità compe-

tenti di fissare la distanza, ed in genere di tutte le proposte che riguardano le servitù ed interessano la proprietà ed il servizio della ferrovia.

Studio ed esame dei capitolati e dei contratti di appalto e delle relative tariffe di prezzi per i lavori stradali, i fabbricati, i canali e le condutture d'acqua.

Esame in concorso dell'Istituto Sperimentale delle proposte riguardanti la ventilazione delle gallerie e gli impianti relativi.

Aggiornamento ed archivio dei piani profili delle linee e raccolta dei disegni dei fabbricati.

Ufficio 2° — *Impianti per la trazione elettrica e relative derivazioni d'acqua.*

Studio ed esame dei progetti per lo impianto di condutture primarie ed apparecchiature secondarie di linee e di stazione, comprese le sottostazioni statiche e rotative, destinate al trasporto della energia elettrica, secondo i programmi studiati e proposti dal Servizio della trazione e del materiale.

Valutazione della portata dei corsi d'acqua nei riguardi della forza meccanica derivabile.

Progetti per canali di derivazione di acqua e per fabbricati di officine centrali a scopo di produrre la energia elettrica occorrente per la trazione dei treni, da studiarsi d'accordo col Servizio della trazione e del materiale, specialmente in riguardo alle quantità di forza che occorrono, ai fabbricati delle centrali termiche ed idrauliche, ai tipi dei motori idraulici da adottarsi caso per caso ed alla disposizione del macchinario.

Esame dei tipi di trolley in relazione alle sagome libere delle gallerie, delle opere d'arte e delle apparecchiature aeree ed accordi relativi col Servizio della trazione e materiale.

Esame delle domande di terzi, intese ad ottenere concessioni di acqua del pubblico Demanio ed accordi col Servizio della trazione e del materiale circa le osservazioni da presentarsi al Ministro dei lavori pubblici in ordine alla possibile eventuale utilizzazione dell'acqua stessa per la trazione dei treni sulle ferrovie.

Prova (col mezzo di piccolo laboratorio) degli apparecchi

delle linee elettriche, loro fissazione alle volte delle gallerie, formazione dei giunti elettrici nelle rotaie, mediante treno-officina e tensione delle condutture aeree.

Studio ed esame dei capitolati e dei contratti di appalto per impianti fissi di trazione elettrica.

Ufficio 3° — *Opere metalliche, opere in cemento armato e grandi ponti.*

Studio dei tipi e delle modalità da adottarsi nella costruzione delle travate, passerelle, tettoie, pensiline, coperture metalliche in genere e nella costruzione delle opere d'arte e dei fabbricati in cemento armato.

Studio dei regolamenti e vigilanza sull'applicazione dei medesimi circa la sistemazione ed il rafforzamento delle opere metalliche esistenti e la costruzione di nuove opere metalliche ed in cemento armato.

Esame e presentazione alla superiore approvazione delle proposte compilate dalle Divisioni Compartimentali per riparare, rafforzare e sistemare le travate e le tettoie metalliche, per sostituire travate esistenti con nuove, o, dove sia possibile, con archi in muratura o con strutture in cemento armato.

Censimento generale dellè opere metalliche, compilazione ed aggiornamento dei quadri delle relative condizioni di stabilità.

Studio e prescrizione delle norme da seguirsi per procedere alla esecuzione dei lavori di rafforzamento, anche a mezzo di appalti alle principali ditte industriali italiane.

Studio dei progetti di rimesse locomotive, di officine e capannoni di notevole importanza ove prevalgano le strutture metalliche od in cemento armato. Impianti per rifornitura meccanica dei carboni e per lo smaltimento delle scorie.

Studio dei progetti di grandi ponti in ferro, in cemento armato ed in muratura.

Studi di massima per progetti di opere di eccezionale importanza da eseguirsi ad arredamento dei porti, come gru idrodinamiche ed elettriche, elevatori meccanici, nastri trasportatori, coal-bunckers, silos, pontili d'approdo, ecc.

Esame tecnico dei progetti per attraversamenti aerei di linee elettriche per trasporto di energia.

Ammissioni ed esclusioni di locomotive, istruzioni sulla loro circolazione in dipendenza delle condizioni dei ponti in ferro.

Ispezioni, prove e collaudi di materiali per lavori in ferro ed in cemento armato.

Studi ed investigazioni sperimentali sulle condizioni di stabilità e sul modo di comportarsi in opera delle strutture metalliche od in cemento armato. Disposizioni ed istruzioni relative alla provvista ed all'uso degli apparecchi all'uopo necessari.

Studio ed esame dei capitolati e dei contratti di appalto per le opere metalliche ed in cemento armato, e delle relative tariffe dei prezzi.

Ramo III. — Materiale fisso e sorveglianza.

Ufficio 1° — *Armamento, materiale fisso e sorveglianza.*

Armamento dei binari e materiale fisso. Preventivi annui per l'acquisto di materiali metallici e di legnami in traversine, lungherine da ponti, pali per lavori di ripristino provvisorio delle linee. Esame per quanto concerne i materiali di armamento ed i meccanismi fissi, delle proposte per impianto di nuovi binari; esame e presentazione delle proposte per rafforzamenti, rifacimenti e rinnovamenti di binari esistenti, per completamento e risanamento di massicciata, per riparazioni, ricambi, provvista e posa in opera di materiale fisso (piattaforme, carrelli trasbordatori, gru da pesi, bilancie a ponte, sagome di carico, apparecchi di segnalazione che non siano collegati con apparati centrali di manovra e di blocco, chiusure delle linee e dei passaggi a livello, ecc.).

Studio delle questioni relative alla unità tecnica delle ferrovie.

Custodia, manutenzione e utilizzazione dei carri-luce per la visita delle gallerie.

Statistica tecnica degli armamenti e dei meccanismi fissi.

Rilievo ed aggiornamento dei profili minimi della via, rilievi e registrazione dei consumi delle rotaie.

Norme relative alle velocità massime, ai massimi pesi e scartamenti d'asse ed ai tipi di locomotive ammissibili sulle varie linee.

Distribuzione dei carri massi, carri ghiaia e spartineve.

Sorveglianza delle linee. — Studio ed applicazione dei regolamenti riguardanti il servizio di sorveglianza.

Tenuta ed aggiornamento dei profili grafici indicanti la distribuzione lungo le linee del personale di guardia e di lavoro e l'orario di servizio dei guardiani e dei cantonieri.

Esame dei rapporti relativi ad accidenti sulle linee in esercizio e statistica di quelli che possono attribuirsi al servizio del mantenimento.

Esame delle inchieste riguardanti gli accidenti le cui cause possono essere attribuite allo stato di manutenzione od a difetti dell'armamento o ad inosservanza delle disposizioni regolamentari da parte del personale della linea e proposte conseguenti.

Ufficio 2° — *Studi e collaudi del materiale fisso.*

Studi e collaudi del materiale di armamento dei binari e del materiale fisso; collaudi dei materiali relativi al servizio d'acqua.

Studio di nuovi tipi di binario, piattaforme, ponti a bilico, carrelli trasbordatori, gru da pesi, ecc.

Sorveglianza dei cantieri di iniezione delle traverse e di costruzione delle traverse in cemento armato.

Distribuzione, in base ai boni di richiesta emessi dalle Sezioni e dalle Divisioni, del materiale metallico di armamento e del materiale fisso ed invio ai luoghi di impiego, fatta eccezione della distribuzione delle traverse e dei legnami da scambi e da ponti alla quale provvede il Servizio approvvigionamenti.

Esame dei contratti predisposti dal Servizio approvvigionamenti e studio dei capitolati di acquisto del materiale di armamento e del materiale fisso in quanto si riferiscano alle condizioni tecniche di tipo, qualità e struttura. Preparazione dei tipi, disegni e schizzi da comunicarsi alle ditte concorrenti alle gare per forniture di materiali d'armamento e di materiale fisso.

Studi diversi particolarmente intesi allo scopo di riparare alla deficienza del legname di rovere e di provvedere colla maggiore economia e sollecitudine alla costruzione dei nuovi binari reclamati dagli aumenti del traffico.

Ufficio 3° — *Apparati centrali e di blocco; piani delle stazioni.*

Studio ed esame dei progetti di massima per lo ampliamento delle stazioni, dei depositi locomotive, delle officine, dei depositi del combustibile e dei magazzini del materiale di esercizio, da farsi d'accordo coi Servizi degli approvvigionamenti, del movimento e traffico, della trazione e del materiale in relazione ai fabbisogni che verranno indicati dai Servizi stessi.

Esame e presentazione alla superiore approvazione dei progetti concreti sviluppati dalle Divisioni compartimentali ed accettati dai Comitati di esercizio.

Tenuta ed aggiornamento delle raccolte complete dei piani delle stazioni, officine e magazzini e della statistica della potenzialità degli impianti rappresentati in detti piani.

Esame delle domande di raccordo di stabilimenti industriali colle linee dello Stato e pareri da darsi al Servizio del movimento e traffico, per quanto si riferiscono al dispositivo dei binarii in relazione ai piani delle stazioni ed alla valutazione delle spese da porsi a carico dei concessionari.

Elenco generale dei raccordi esistenti sulle linee dello Stato.

Studio, esame e presentazione delle proposte per la manutenzione e l'impianto degli apparati centrali di manovra degli scambi e segnali e degli apparati di blocco completi, compresi cioè anche i circuiti elettrici.

Esame delle inchieste, riguardanti gli accidenti le cui cause possono essere attribuite al tipo, allo stato ed alla manovra degli apparati.

Studio ed esame dei Capitolati e dei Contratti di appalto per l'acquisto e l'impianto di apparati centrali di manovra e di blocco e delle relative tariffe di prezzi.

Statistica degli impianti eseguiti.

Art. 6.

Sono di competenza del Capo del servizio mantenimento, sorveglianza e lavori:

a) le istruzioni e le disposizioni specialmente di carattere

tecnico riguardanti gli impianti ed i lavori di competenza del Servizio;

b) l'approvazione delle spese in conto manutenzione ordinaria che eccedono la competenza delle Divisioni Compartimentali, ma che sono comprese nei preventivi annuali approvati;

c) l'approvazione dei lavori urgenti specialmente di carattere provvisorio per ristabilire il servizio sulle linee interrotte e per garantire la continuità e la sicurezza dell'esercizio gravemente minacciato e ciò in pendenza dell'approvazione delle regolari proposte da parte del Direttore Generale o del Consiglio di amministrazione;

d) l'approvazione degli elenchi delle ditte da invitarsi alle gare di appalto per licitazione o per trattativa privata e dei verbali di aggiudicazione degli appalti;

e) la vidimazione dei documenti comprovanti l'idoneità delle Ditte ammesse alle gare di appalto;

f) l'approvazione dei verbali di consegna dei lavori agli appaltatori, e dei verbali di accertamento dei danni di qualsiasi genere, compresi quelli prodotti dagli incendi;

g) l'approvazione dei Conti consuntivi delle Imprese e dei verbali di collaudo, finchè quelli siano contenuti nei limiti delle disposizioni e dei prezzi contrattuali;

h) l'approvazione delle modificazioni di piccola importanza ai progetti approvati e che non richiedono aumenti di spesa rispetto a quella stanziata;

i) le concessioni in via di urgenza e temporanea, anche in attesa dell'approvazione delle relative convenzioni, di attraversamenti con linee elettriche, canali o condotte d'acqua.

l) l'approvazione dei turni e degli orari di servizio del personale della linea in relazione ai decreti ed alle disposizioni vigenti;

m) la determinazione dei criterii per l'assegnazione dei premi e soprassoldi speciali al personale del mantenimento e sorveglianza, previsti dalle disposizioni sulle competenze accessorie;

n) l'applicazione alle varie località dei tipi di orario del personale dipendente, determinati di accordo col Servizio del personale;

o) l'assunzione e l'esonero di operai e manovali avventizi con le norme stabilite e nei limiti delle piante approvate per gli uffici del Servizio centrale;

p) l'autorizzazione del lavoro straordinario in genere per il personale del Servizio centrale, delle officine di Milano e di Pontassieve e pel personale di ufficio dipendente dalle Divisioni compartimentali e del lavoro straordinario non determinato da circostanze eccezionali e transitorie pel restante personale dipendente dalle Divisioni stesse, entro il limite di spesa annua assegnato;

q) i provvedimenti relativi allo invio di personale delle officine di Pontassieve e di Milano alle Sezioni del mantenimento per eseguire lavori di armamento, di posa in opera del materiale fisso e di impianto degli apparati centrali di manovra e di blocco, e allo invio di personale di ufficio da un compartimento all'altro e dalle Divisioni compartimentali al Servizio centrale e viceversa per studi, rilievi e lavori diversi.

r) la concessione dei congedi ordinari al personale del Servizio centrale ed ai Capi delle Divisioni compartimentali;

s) le concessioni dei congedi straordinari senza paga fino a tre mesi tanto al personale del Servizio centrale, quanto a quello dipendente dalle Divisioni compartimentali di grado inferiore al 4°, purchè non importino aumento di spesa;

t) i traslochi degli agenti del grado 6° ed inferiori del Servizio centrale e delle Divisioni compartimentali, in quanto, per questi ultimi, eccedano la competenza dei Capi divisione, bene inteso purchè gli agenti trasferiti non vengano destinati a posti di importanza superiore al loro grado e salvo avvertire il Servizio del personale;

u) la concessione di sussidi e di anticipazioni al personale del Servizio centrale nei limiti e nelle forme stabilite dalle apposite disposizioni;

v) l'applicazione delle punizioni al personale dell'Ufficio centrale nei limiti fissati dagli articoli 48 e 49 del Regolamento pel personale;

z) la ripartizione delle somme annualmente assegnate per il mantenimento delle linee tra le Divisioni Compartimentali e la approvazione delle variazioni nei limiti della somma stabilita.

Art. 7.

Il Servizio mantenimento, sorveglianza e lavori prende accordi col Servizio del personale cui spetta provvedere:

a) per le variazioni, su proposta delle Divisioni compartimentali o di iniziativa del Servizio centrale, alle piante organiche del personale;

b) per stabilire le norme generali da seguire nell'assegnazione, in via permanente, di funzioni superiori, e le eventuali limitazioni da prescrivere alle Divisioni compartimentali per le assegnazioni di funzioni superiori di loro competenza, in relazione all'articolo 6 comma *c*) dell'Ordine Generale 13-1908 e per assegnare in via permanente funzioni di grado superiore al personale del Servizio centrale e delle Divisioni, in quanto eccedano per queste ultime la loro competenza;

c) per l'assegnazione permanente di funzioni di gradi pari od inferiori, diverse da quelle inerenti alla qualifica degli agenti;

d) per i passaggi di personale del mantenimento ad altri Servizi o viceversa;

e) per i traslochi di personale del Servizio centrale e delle Divisioni di grado superiore al 6°;

f) per le concessioni di congedi straordinari eccedenti la competenza del Capo servizio del mantenimento;

g) per lo studio e la compilazione delle norme di massima regolanti gli orari del personale;

h) per l'interpretazione, sia di massima, sia nei singoli casi del regolamento del personale e delle disposizioni sulle competenze accessorie e per gli studi sulle eventuali modificazioni, salvo quanto è stabilito nel precedente articolo 6°.

i) per le norme da seguire nell'assunzione del personale speciale del Servizio del mantenimento e dei lavori, per i programmi di esame, le sessioni e la nomina delle relative commissioni, per gli accertamenti di idoneità relative a determinate funzioni;

k) per le proposte di aumenti anticipati e promozioni di grado del personale dei gradi superiori all' 11° oltre quelle riguardanti il personale di qualsiasi grado del Servizio centrale;

l) per gratificazioni al personale che non siano comprese nella competenza dei Capi Compartimento;

m) per gli esoneri del personale di grado eguale o superiore al 9° oltre quelli di tutto il personale del Servizio centrale;

n) per le proposte di punizione degli agenti dipendenti dalle Divisioni compartimentali, che eccedano la competenza di queste ed implichino quistioni tecniche, eccettuate quelle concernenti anormalità nel servizio dei treni e manovre per le quali si provvede come al seguente articolo 11°.

Art. 8.

Il Servizio del mantenimento indica i fabbisogni e fornisce i dati e gli elementi tecnici necessari al Servizio approvvigionamenti e magazzini per le forniture del materiale di armamento, del materiale fisso e di esercizio, del materiale per gli apparecchi centrali e di blocco, per le condotte di acqua, per le opere provvisorie di ripristino delle linee interrotte e per le linee elettriche, degli strumenti geodetici e di tutti in genere gli oggetti materiali, attrezzi macchinari e mezzi di opera che si ritiene opportuno provvedere a cura dell'Amministrazione e tenere di scorta nei magazzini per i bisogni ed i lavori del Servizio del mantenimento.

In ordine a tali forniture il Servizio del mantenimento prende pure accordi con quello degli approvvigionamenti e magazzini per formare gli elenchi delle Ditte da invitarsi alle gare ed alle trattative private ed interviene in queste e nelle proposte di aggiudicazione, in quanto sia richiesto da ragioni tecniche.

Dà parere al Servizio approvvigionamenti sulle domande per proroghe di consegne, o per condono di multe per consegne ritardate, relative alle suddette forniture. Provvede pure di accordo col Servizio degli approvvigionamenti per dare le norme circa le somministrazioni ed i versamenti di materiali e la contabilità relativa nei rapporti con quella dei magazzini.

Art. 9.

Il Servizio del mantenimento prende accordi col Servizio legale per stabilire le norme da prescriversi al personale della linea per la tutela della proprietà delle ferrovie;

sottopone all'esame del Servizio medesimo tutte le questioni di indole giuridica che insorgono con privati od enti morali in ordine all'applicazione della legge sui lavori pubblici riguardanti la proprietà e le servitù relative ed alla liquidazione dei danni prodotti dagli incendi che si ritengono causati dal fuoco delle locomotive, e con appaltatori, ditte industriali, società cooperative in ordine all'applicazione dei contratti ed alla liquidazione dei lavori e delle forniture.

Art. 10.

Il Servizio del mantenimento prende accordi col Servizio centrale della ragioneria per stabilire le norme da seguirsi dalle Divisioni compartimentali nella contabilità dei lavori eseguiti in appalto o con materiali forniti dai magazzini dell'amministrazione, e per procedere ad ispezioni periodiche e saltuarie e ad eventuali inchieste sulla contabilità medesima.

Art. 11.

Il Servizio del mantenimento prende accordi coi Servizi del movimento e traffico, e della trazione e del materiale ed all'occorrenza anche con quello degli approvvigionamenti per stabilire i piani generali di massima delle stazioni, per concretare i progetti di sistemazione e di costruzione dei fabbricati e degli impianti che sono destinati all'uso di detti Servizi, per tutto ciò che riguarda l'applicazione e l'esercizio degli apparati centrali di manovra, di blocco e le segnalaioni; per i binari di raccordo o di allacciamento con stabilimenti privati in quanto si riferiscano al dispositivo dei binari stessi ed alle spese da mettersi a carico dei concessionari; per l'esame delle inchieste o rapporti e per le proposte di provvedimenti punitivi eccedenti la competenza del Comitato di esercizio e delle Divisioni per anormalità nel servizio dei treni e delle manovre.

Art. 12.

In generale il Servizio del mantenimento, sorveglianza e lavori prende accordi con gli altri Servizi centrali, in quanto le diverse competenze hanno rapporti o punti di contatto co-

muni, e si vale dell'Istituto Sperimentale per gli studi sulla scelta dei materiali da costruzione, sul perfe zionamento delle prescrizioni tecniche di fornitura e in questioni tecniche speciali, come i giudizi sulla qualità delle acque, sulla natura dei terreni attraversati dalla ferrovia, sulla stabilità delle fondazioni delle principali opere d'arte, e su tutte le questioni, in genere, per la risoluzione delle quali occorrono esperienze di Laboratorio.

Art. 13.

Il Servizio del mantenimento, sorveglianza e lavori sottopone alla firma del Direttore Generale gli Ordini di Servizio, le istruzioni, le norme, le relazioni al Consiglio di Amministrazione, le comunicazioni ai Servizi centrali o alle Divisioni compartimentali contenenti disposizioni di massima o rappresentanti impegni dell'Amministrazione; la corrispondenza coi Ministeri, colle altre Amministrazioni in genere, coi Senatori e Deputati, coi Prefetti, con le Provincie, i Comuni ed altri Enti morali, con le Camere di commercio, i Comizi agrari, ecc., e coi terzi che si rivolgano direttamente al Direttore Generale, in quanto non sia diversamente disposto.

Il Capo servizio corrisponde a propria firma con gli altri Servizi centrali, con le Divisioni compartimentali, gli Uffici e gli agenti distaccati direttamente da lui dipendenti, con l'Istituto Sperimentale, con le Stazioni per comunicazioni relative alle forniture di troverse e legnami speciali, coi fornitori, con gli appaltatori e coi privati, che a lui facciano capo per questioni ed affari di sua competenza.

Corrisponde pure colle Sezioni e coi reparti delle Divisioni compartimentali del mantenimento per trasmissione di documenti e per disposizioni urgenti, dando però in questi casi avviso alle Divisioni delle disposizioni impartite.

Il Capo servizio ha inoltre facoltà di corrispondere direttamente con le Divisioni compartimentali della trazione e del materiale e del movimento e traffico per comunicazioni d'urgenza, purchè non interessanti questioni di massima, nè attribuzioni e competenze dei rispettivi Servizi centrali.

Art. 14.

Il presente Ordine Generale ha vigore dal 10 Giugno 1909 ed abroga tutte le precedenti disposizioni in argomento.

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nella seduta del 7 maggio 1909.

Ordine di Servizio N. 147. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Tariffa locale N. 227 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 259-1908)

Dal 1° giugno 1909, la tariffa locale N. 227 P. V. è estesa ai trasporti di materiale, anche nuovo, per ferrovie portatili, ecc. in provenienza dalla stazione di Bovisa delle Ferrovie Nord-Milano.

Per conseguenza, nell'intestazione della tariffa locale predetta, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della stazione di *Milano Transito La Librera* col richiamo (**) alla seguente nota da esporsi a piè di pagina:

« (**) Per le spedizioni provenienti dalla stazione di Bovisa delle Ferrovie Nord-Milano ».

Ordine di Servizio N. 148. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio cumulativo ferrroviario-marittimo colla Società Veneziana di Navigazione a vapore.

(Vedi Ordine di Servizio N. 112-1907).

Avvertesi che le disposizioni impartite coll'Ordine di Servizio N. 112-1907, circa l'aumento dei prezzi delle classi 13ª e 15ª pei trasporti di *juta, canapa selvatica e cotone greggio,* ef-

fettuati in base alle « Condizioni e Tariffe pel trasporto diretto delle merci fra l'Italia e gli Scali marittimi esteri di Aden, Calcutta, Colombo, Madras e Porto Said, via Ancona, Bari, Brindisi, Catania, Venezia, ecc. », cesseranno di avere effetto col 30 giugno 1909.

Dal 1° luglio 1909 dovranno, quindi, essere applicati ai cointesi trasporti i prezzi risultanti dalle sopra indicate « Condizioni e Tariffe » senza alcun aumento.

Ordine di Servizio N. 149. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 8, 9
ed al personale delle gestioni

Servizio diretto viaggiatori e bagagli coll'Engadina.

(Vedi Ordine di Servizio N. 222 e 240-1908).

A parziale modificazione del contenuto dell'Ordine di Servizio N. 222-1908, si avverte che resta sospesa fino a nuovo avviso la distribuzione del biglietto circolare N. 15 e quindi anche la registrazione diretta del bagaglio da Milano per Pontresina, Samaden e St. Moritz per la via di Colico-Sondrio-Tirano, compresa nell'itinerario del biglietto circolare stesso e le cui tasse figuravano nell'Ordine di Servizio N. 240-1908.

Nulla è variato per quanto riguarda i viaggi con biglietti diretti di corsa semplice nel servizio coll'*Engadina*, servizio che si effettuerà, come nel decorso anno, dal 15 giugno al 15 settembre.

Circolare N. 33. (Servizio X).

Distribuita agli agenti delle classi 30 e 33.

Firme dei macchinisti sui moduli contenenti le prescrizioni di movimento.

In occasione di accertamenti, si è avuto a lamentare che le firme dei macchinisti sui moduli contenenti le prescrizioni di movimento (*G1*, *G* 3 e *G* 40) si riducono a segni indeci-

frabili: e consta che talvolta i macchinisti ebbero a cedere l'incarico della firma al fuochista o allo stesso agente di stazione che consegna la prescrizione.

E' necessario che le irregolarità suddette abbiano assolutamente a cessare, ed il personale che se ne rendesse responsabile dovrà esser punito.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 12v. (Servizio VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 11, 26, 27, 28, 29 e 34

Restituzione carri noleggiati.

(Vedi Ordini di Servizio 346-1908; 5v, 9v e 10v-1909).

A completare le restituzioni di 1764 e 120 carri noleggiati, stabilite rispettivamente cogli Ordini di Servizio 346-1908 e 10v-1909, mancano ancora quelli i cui numeri vengono riportati qui in calce.

Malgrado i continui richiami e le punizioni inflitte, molte stazioni continuano ad utilizzare indebitamente i carri in questione che ricevono vuoti in destinazione delle rispettive località di concentramento di Mestre ed Ala.

Si prescrive quindi che d'ora innanzi i carri restituendi rintracciati vengano inviati rispettivamente ai capi delle suddette stazioni di concentramento, scortati *da lettera di porto in servizio*, anzichè dal mod. *G*-130*a* prescritto rispettivamente dai comma *c*) ed *a*) dei citati Ordini di Servizio 346-1908 e 10v-1909.

Ad evitare abusive utilizzazioni, si prescrive anche che i carri chiusi in restituzione vengano piombati.

Si confermano infine le penalità comminate dagli Ordini di Servizio 9v e 10v-1909, a carico delle stazioni che si rendessero responsabili di indebite utilizzazioni o di ingiustificate giacenze dei carri in parola.

Carri della Ludewig e Lange, mancanti alla restituzione

03345.

Totale carri 1.

Carri dell'Auxiliaire, mancanti alla restituzione.

0174 - 02025.

Totale carri 2.

Carri della Erste Eisenbahn, mancanti alla restituzione

4007 - 4165 - 4175 - 4194 - 4305 - 4365 - 4391 - 5180 - 5605 - 5628 - 5709 - 5735 - 6135 - 6545 - 6724 - 6929.

Totale carri **16.**

Carri della Nesseldorfer, mancanti alla restituzione.

8003 - 8018 - 8026 - 8029 - 8107 - 8123 - 8125 - 8130 - 8146 - 8152 - 8157 - 8160 - 8167 - 8180.

Totale carri **14.**

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ANNO II - N. 23.

10 GIUGNO 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali:
Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*.

Per memoria.

Roma, Giugno 1909 — Tip Ditta L. Cecchini — C-75.

Errata-corrige

R. Decreto N. 229 (Boll. N. 22). Alla prima linea, invece di: « legge 9 luglio 1908, n. 419 », leggasi: « legge 9 luglio 1908, n. 418 ».

Ordine di Servizio N. 150. (SERVIZI VII E X).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 15, 26, 27, 28, 29, 34 ed ai controllori del materiale

---

Verifica della tara ai veicoli.

Ad unificazione delle norme finora vigenti emanate dalle cessate Amministrazioni sociali circa la verifica della tara ai veicoli, ed all'intento di eliminare, per quanto è possibile, gli inconvenienti che si verificano in causa delle notevoli differenze fra la tara segnata sui veicoli ed il loro peso reale, si stabilisce quanto segue:

I. — La verifica della tara dei veicoli dev'essere eseguita:

a) dalle Officine, sia dello Stato che private a tutti indistintamente i veicoli, compresi quelli di nuova fornitura sotto collaudo;

b) dalle squadre rialzo che sono munite di propria stadera a bilico e da quelle che pur non avendola, possono servirsi senza difficoltà e senza arrecare incaglio al servizio, di quella della stazione, limitatamente ai soli carri;

c) dagli agenti del movimento, pure limitatamente ai carri.

II. — La constatazione della tara da parte delle Officine e delle squadre rialzo ai veicoli che hanno in riparazione deve essere fatta nei seguenti casi:

1° a tutti i veicoli ai quali siano state cambiate le sale montate o eseguite riparazioni o sostituzioni di pezzi che abbiano potuto alterarne il peso;

2° in occasione di visite periodiche con o senza rialzo, ed in ogni caso quando la data dell'ultima taratura sia anteriore di sei mesi.

III. — La verifica della tara per cura degli agenti del movimento e traffico dovrà eseguirsi tutte le volte che sia possibile farlo senza arrecare incaglio al servizio, nelle principali stazioni e scali marittimi, sedi di squadre rialzo, ai carri in

servizio destinati a ricevere spedizioni a carro completo. Per tutti quelli poi che hanno la data dell'ultima taratura anteriore di un anno, la verifica della tara essendo assolutamente necessaria, gli agenti del movimento, quando non possono eseguirla sul sito e purchè non vi si oppongano imprescindibili necessità di servizio, dovranno mandarli alla più prossima località ove la verifica possa farsi o sui binari del traffico o nella squadra rialzo. Lo stesso dicasi pei carri che debbono caricarsi per l'estero e che portino la data di pesatura anteriore a sei mesi.

IV. — Di tutte le verifiche di cui al precedente punto III si dovrà prevenire l'Officina o la squadra rialzo locale affinchè possa incaricare un proprio agente di eseguire sul veicolo la marcatura della tara constatata.

V. — L'indicazione della tara dovrà figurare con apposita scritta dipinta in biacca in entrambi i longheroni a sinistra di chi guarda il veicolo. Nei carri e nei bagagliai la scritta deve figurare anche sulla cassa.

La forma, le dimensioni e la posizione della scritta nei diversi tipi di veicoli risultano da appositi disegni od istruzioni già note al personale interessato.

Il peso dovrà essere indicato in chilogrammi arrotondando la cifra alla diecina superiore od inferiore a seconda che la cifra delle unità risulterà compresa da 5 a 9 o da 1 a 4.

VI. — La scritta posta sui longaroni oltre il peso constatato dovrà indicare la località e la data in cui avvenne la constatazione.

La località sarà indicata in forma abbreviata adottando le stesse sigle in uso per le visite periodiche (Circolari 3-1907, 5-1907 e 60-1908 di questa Direzione Generale — Servizio X — e successive che venissero pubblicate al riguardo).

La data sarà rappresentata da tre cifre separate da una lineetta orizzontale, la prima delle quali indicherà il giorno, la seconda il mese e la terza l'anno espresso colle sue due ultime cifre.

Fr 16-3-09

Esempio:

Tara Kg. 9500

VII. — Indipendentemente da tale indicazione i veicoli portano una marca speciale nell'angolo inferiore destro della

cassa, consistente in un semicerchio (dipinto in giallo nelle carrozze e nei bagagliai ed in biacca nei carri) nel quale trovasi inscritto un numero che indica la tara arrotondata in tonnellate. Tale marca è destinata ad agevolare il computo del peso dei treni.

VIII — L'indicazione della tara esistente sui veicoli dovrà essere rettificata ad ogni nuova verifica. Solo in casi eccezionali dovuti a circostanze del momento, si potrà soprassedere dall'eseguire tale rettifica purchè la differenza tra il peso scritto sul veicolo e quello realmente constatato non ecceda, o in più o in meno, il 2 % del peso reale. In ogni altro caso si dovrà procedere alla rettifica non essendo assolutamente ammessa una tolleranza maggiore.

In occasione di tali verifiche dovrà pure essere corretta, quando occorre, la cifra della tara posta nella marca speciale, di cui il precedente punto VII, aumentandola o diminuendola di una unità a seconda che la differenza fra la nuova tara constatata e quella esistente nella marca stessa sarà superiore od inferiore ai 500 chilogrammi.

IX. — Tutte le rettifiche di tare dovranno essere comunicate al Servizio centrale X (ramo materiale) a mezzo dei mod. *L*-116ª ed *L*-116ᵇ se eseguite dalle Officine, e a mezzo di elenchi quindicinali se eseguite dalle squadre rialzo o dal personale di verifica, nei quali elenchi dovranno risultare la serie ed il numero dei veicoli, la tara vecchia e la nuova constatata.

X. — Le presenti disposizioni sostituiscono ed annullano quelle fino ad ora vigenti.

Ordine di Servizio N. 151. (SERVIZIO VII).

Pubblicazione del « Prospetto dei treni d' inoltro dei carri misti normali a P. V.»

In fascicolo a parte è stato pubblicato il Prospetto dei treni d'inoltro dei carri misti normali a P. V. », compilato in base all'orario andato in vigore col 1° giugno 1909.

Nel ricordare quanto è detto all'art. 14 delle norme e di-

sposizioni sul servizio dei carri misti a P. V., si raccomanda al personale di stazione l'esatta applicazione di quanto si prescrive col suaccennato Prospetto, ed ai signori Ispettori di Riparto e Controllori del materiale di esercitare rigorosa e costante sorveglianza sul ramo di servizio che riguarda i trasporti in collettame e sul funzionamento delle squadre con manovali trasbordatori.

Il Prospetto sopracitato, sarà distribuito ai Servizi ed alle Divisioni interessate, a cura del Servizio VII.

Ordine di Servizio N. 152. (Servizio VIII)

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, ed al personale delle gestioni

Concessione speciale VI.

Nell'elenco relativo alla Concessione speciale VI, alla Nota (3) riferentesi all'Associazione di S. Francesco di Sales di Torino, aggiungere la filiale di « Fossano ».

Ordine di Servizio N. 153. (Servizio VII).

Distribuito agli agenti delle classi 3, 7, 9, 14, 15, 16, 17, 30 e 33 del Compartimento di Roma

Trasformazione in stazione della fermata di Bussi.

Con l'attivazione dell'orario generale del 1° giugno 1909 la fermata di Bussi della linea Castellammare Adriatico-Sulmona, fra le stazioni di Tocco-Castiglione e di Popoli, è stata trasformata in stazione abilitata agli incroci ed alle precedenze dei treni, con i seguenti impianti:

fabbricato viaggiatori: al km. 49+160, da Pescara, a destra nel senso da Castellammare Adriatico a Sulmona;

binari di corsa: tre, compresi fra le progressive km. 48 + 976 e km. 49 + 506 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 433, m. 383 e m. 356;

binari tronchi: due, con allacciamento alla terza linea, della lunghezza utile di m. 340 ciascuno;

magazzino merci e piano caricatore, con carico di fianco, e relativo binario di servizio distaccantesi dalla prima linea;

sagoma limite e ponte a bilico della portata di tonn. 30;

segnali di protezione; due dischi di seconda categoria situati entrambi a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dall'asse del F.V. di m. 793 quello verso Tocco Castiglione e di m. 1089 quello verso Popoli;

ufficio telegrafico: incluso nel circuito 1104 *ter* e capo dei circuiti 1619 *bis* e 1619 *ter* con la chiamata B.U.

I deviatoi incontrati di punta dai treni meno quello d'allacciamento fra la 2ª e la 3ª linea lato Sulmona, sono muniti di dischetto indicativo: il deviatoio che dalla 3ª linea immette ai binari tronchi - lato Pescara - è munito di dischetto imperativo.

Nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (ediz. 1° luglio 1908) », a pagina 20, di contro al nome della stazione di Bussi, si dovrà aggiungere nella finca 21ª la lettera *S*.

Ordine di Servizio N. 154. (SERVIZIO II).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni

---

Apertura all'esercizio della casa cantoniera di S. Cassiano Valtellina.

Dal 13 giugno 1909 verrà aperta all'esercizio la casa cantoniera di S. Cassiano Valtellina, al km. 20+359 della linea Colico-Chiavenna, fra le stazioni di Samolaco e di Chiavenna dalle quali dista rispettivamente km. 4 e km. 6.

La nuova casa cantoniera, che trovasi a sinistra della linea,

sarà ammessa al servizio dei viaggiatori, bagagli e cani e verrà esercitata a mezzo di un guardiano con le norme in uso per le case cantoniere, risultanti dagli articoli 25 e 31 della Istruzione N. 6-1907 dell'ex Servizio IX. Essa distribuirà i biglietti di corsa semplice e quelli di andata e ritorno, ai prezzi e per le stazioni indicate nel prospetto Allegato *B* e per i treni, dei quali è prevista la fermata nell'orario.

La stazione di Chiavenna sarà incaricata della scritturazione dei biglietti, bagagli e cani e del versamento del relativo importo.

Per le modificazioni da apportarsi al Volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato », vedasi l'Allegato *A* al presente Ordine di Servizio.

Ordine di Servizio N. 155. (Servizio VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Servizio cumulativo colla ferrovia Ferrara-Suzzara.

(Vedi Ordine di Servizio N. 69-1906).

A datare dal 1° giugno 1909, la fermata di Stellata della ferrovia Suzzara-Ferrara, già ammessa al servizio cumulativo pei trasporti a vagone completo a piccola velocità ordinaria ed accelerata, nonchè per quelli di veicoli e bestiame, è stata abibilitata, senza alcuna limitazione, ai trasporti a grande velocità e piccola velocità ordinaria.

Opportune aggiunte e modificazioni devono quindi essere fatte nelle pubblicazioni riguardanti i servizi comulativi.

Ordine di Servizio N. 156. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 130-1909).

Le ferrovie estere hanno d'accordo stabilito di concedere, a datare dal 10 giugno 1909, che possano essere trasportati in vagoni chiusi in tubi a nervatura per caloriferi (radiatori).

In conseguenza di ciò, nel paragrafo 10 delle Prescrizioni generali per l'applicazione delle tariffe del servizio suddetto (pag. 14 della Parte I *B*, ristampata col 23º supplemento) si dovrà dopo la voce « Fecole ed amidi, ecc. » aggiungere la seguente: « Ferro e ghisa i tubi a nervatura per caloriferi (radiatori) ».

A datare dal 2 giugno 1909, nella classificazione estera della voce « 2769-2676 Zinco (polvere di) », che figura a pag. 121 della nomenclatura e classificazione pel servizio suddetto, ristampatasi col 23° Supplemento, deve modificarsi in « l f n » la indicazione « 1 f k », ora esposta nell'ultima colonna.

A pag. 61 del citato 23° Supplemento e precisamente nella voce « 959/955 Cilindri per laminatoi, ulteriormente lavorati e finiti », cambiare le parole « *e* finiti » in « *o* finiti », corrispondentemente al testo tedesco della stessa voce.

Ordine di Servizio N. 157. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Servizio italo-svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 66-1909)

Col 1° giugno 1909 l'applicazione delle tasse di transito di Basilea St. Johann, di cui al punto 8 aggiunto col 18° supplemento nelle Avvertenze ai prezzi della percorrenza estera a

pag. 307 della tariffa italo-svizzera, è stata estesa ad altri trasporti oltre quelli ivi specificati.

Il citato punto 8 dovrà pertanto essere completato colla seguente aggiunta:

« Tale modo di tassazione è anche applicabile eccezional-
« mente a quei trasporti che, sotto il controllo della ferrovia, ven-
« gono temporaneamente depositati sullo scalo del Reno o intro-
« dotti nei depositi per le merci della navigazione del Reno situati
« in vicinanza del binario dello scalo di sbarco a Basilea ».

Circolare N. 34. (Servizio II).

Cessioni di stipendio.

(Vedi Ordine di Servizio N. 361-1908).

Si porta a conoscenza del personale la seguente circolare N. 167187 emanata il 12 maggio 1909 dalla Direzione Generale del Tesoro e relativa all'applicazione della legge 30 giugno 1908, N. 335:

« E' consuetudine di molti impiegati che hanno iniziato le pratiche per stipulare la cessione dello stipendio di servirsi di terze persone o intermediari per sollecitare presso questa Direzione Generale sia il rilascio del nulla osta, sia quello della dichiarazione di accettazione del contratto.

Data la costante premura con la quale l'Ufficio scrivente, rendendendosi conto delle speciali condizioni e dell' interesse degli impiegati che intendono avvalersi dei benefici accordati dalla legge 30 giugno 1908 N. 335, provvede all' adempimento degli obblighi affidatigli, siffatte sollecitazioni dovrebbero considerarsi del tutto superflue.

« Ad ogni modo quel che importa di far rilevare si è che, avuto riguardo al tassativo divieto posto all'art. 45 del Regolamento 24 settembre 1908, n. 574 di comunicare notizie ad altre persone che non siano il cedente o l'Istituto cessionario, le sollecitazioni suddette debbono riuscire, non che superflue, inutili, quando siano fatte col mezzo di intermediari.

« Si compiaccia quindi codesto Ufficio di avvertire tutti gli impiegati da esso dipendenti, innanzi tutto che sarà sempre per essi miglior partito di rimettersi con piena fiducia allo zelo

spiegato da questa Direzione Generale nella trattazione di tutti gli affari concernenti l'applicazione della legge 30 giugno 1908 N. 335, e che, in ogni caso, per ogni eventuale notizia, lungi dal servirsi, con inutile perdita di tempo e spesso anche di danaro, di interposte persone, occorre rivolgersi *direttamente*, sia pure per posta, a questa Direzione Generale (Divisione 7ª).

. . . .

. . . . *Il Direttore Generale* - ZINCONE ».

Circolare N. 35. (SERVIZIO VII).

Tabella degli indirizzi telegrafici.

(Vedi Ordini di Servizio N. 125-1906 e 52-1907).

In seguito al nuovo ordinamento dell'Amministrazione, si è provveduto alle occorrenti modificazioni alla tabella degli indirizzi telegrafici, che è stata ristampata su carta color paglierino per distinguerla da quelle ora in vigore, sulla quale deve essere incollata.

Nella nuova tabella è stata indicata per il Servizio X la sede di Firenze, però siccome il Ramo Trazione risiede tuttora a Roma, così fino a nuovo avviso le partecipazioni agli indirizzi II, III, IV e V dovranno essere fatte alla sede di Roma, aggiungendo nel telegramma «*Servizio X Ramo Trazione Roma*»; inoltre nei casi di sviamenti, di guasti ai veicoli o di avarie ai freni pei quali è prescritto l'indirizzo II o III, nel telegramma relativo si deve includere anche il «*Servizio X Ramo Materiale Firenze*».

Le Divisioni di Reggio e di Palermo provvederanno poi che quando la sospensione di treni viaggiatori interessi il servizio dei ferry-boats il relativo telegramma all'indirizzo III sia comunicato anche all'Ufficio di Navigazione in Messina ed al Servizio IX in Roma.

Per regolare la distribuzione delle tabelle alle stazioni, le Divisioni Movimento potranno provvedervi direttamente, facendo una richiesta complessiva ai Magazzini stampe.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (Ediz. 1° luglio 1908), si dovrà:

a pag. 83, aggiungere fra le stazioni di S. Cassiano e S. Cataldo la casa cantoniera di S. Cassiano Valtellina con le seguenti indicazioni.

S. Cassiano Valtellina (casa cantoniera)	Colico-Chiavenna	Milano (Sez. Mil. II)	Sondrio	40	V6	B6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

a pag. 126 (tabella 40), inserire il nome della nuova casa cantoniera di S. Cassiano Valtellina fra le stazioni di Samolaco e di Chiavenna colle distanze risultanti dal prospetto Allegato *C*.

a pag. 233, dopo la stazione di S. Cassiano inserire il nome della casa cantoniera di S. Cassiano Valtellina con le seguenti indicazioni:

S. Cassiano Valtellina (casa cantoniera	22.97.141.29.15	1422	1436

ALLEGATO **B.**

Prezzo dei biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno in distribuzione alla Casa cantoniera di S. Cassiano Valtellina.

Casa cantoniera	Linea cui appartiene	Stazioni per le quali distribuisce i biglietti	Specie dei biglietti	Prezzi compresa la tassa di bollo			Stazione incaricata della scritturazione e versamento
				1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	
S. Cassiano Valtellina	Colico-Chiavenna	Colico	a prezzo intero	2.50	1.80	1.15	Chiavenna
		Dubino.	»	1.80	1.30	0.85	
		Novate Mezzola	»	1.10	0.80	0.55	
		Samolaco . . .	»	0.55	0.40	0.30	
		Chiavenna. . .	»	0.75	0.55	0.40	
		Colico	andata e ritorno	3.75	2.65	1.70	
		Dubino.	»	2.70	1.90	1.25	
		Novate Mezzola	»	1.65	1.15	0.80	
		Samolaco . . .	»	0.75	0.55	0.40	
		Chiavenna. . .	»	1.10	0.80	0.55	

ALLEGATO **C.**

Distanze dalla Casa cantoniera di S. Cassiano Valtellina alle stazioni della linea Colico-Chiavenna.

STAZIONI	Distanze in Km.	STAZIONI	Distanze in Km.
Colico	21	Samolaco	4
Dubino	15	Chiavenna	6
Novate Mezzola	9		

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

Anno II - 1909

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4,00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . . . „ 8,00

ANNO II - N. 25.

24 GIUGNO 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali:
Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Roma, Giugno 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*.

DECRETO REALE *18 aprile 1909, n. 193, col quale sono approvate le norme tecniche ed igieniche per le riparazioni, ricostruzioni e costruzioni nuove degli edifici pubblici e privati nei comuni colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908 o da altri precedenti e sono elencati i comuni nei quali è obbligatoria la loro osservanza* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visti gli articoli 7 e 14 della legge 12 gennaio 1909, n. 12;

Viste le proposte della Commissione consultiva istituita col Nostro decreto del 15 gennaio 1909, ed incaricata di studiare le norme tecniche ed igieniche obbligatorie per le riparazioni, ricostruzioni e costruzioni nuove degli edifici pubblici e privati nei comuni colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908 o da altri precedenti;

Ritenuto che l'elenco completo dei comuni ai quali debbono applicarsi tali norme non può essere approvato se non dopo che sia noto il risultato degli studi che sta compiendo l'altra commissione istituita col Nostro decreto 15 gennaio sovradetto per indicare le zone più adatte alla ricostruzione degli abitati nelle località colpite dal terremoto del 28 dicembre 1908;

Che frattanto però, giusta le preliminari comunicazioni fatte dalla Commissione succitata, non v' ha dubbio che l' osservanza delle proposte norme debba essere resa obbligatoria nei comuni qui appresso indicati, delle tre provincie della Calabria e di quella di Messina;

Ritenuta l'urgenza di permettere in questi comuni la ripresa dei lavori edilizi;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, n. 95, del 22 aprile 1909.

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto col Nostro Ministro Segretario di Stato per i Lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Nei comuni sotto designati colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908, o da altri precedenti, sono obbligatorie per le riparazioni, ricostruzioni e nuove costruzioni degli edifici pubblici e privati, le qui unite norme tecniche igieniche, vistate d'ordine Nostro dal Presidente del Consiglio dei Ministri e dal Ministro dei Lavori pubblici:

IN PROVINCIA DI CATANZARO

Nel circondario di Catanzaro:

Catanzaro — Albi — Amaroni — Amato — Andali — Argusto — Badolato — Belcastro — Borgia — Caraffa di Catanzaro — Cardinale — Cenadi — Centrache — Cerva — Chiaravalle Centrale — Cropani — Davoli — Fossato Serralta — Gagliato — Gasperina — Guardavalle — Isca — Magisano — Marcedusa — Marcellinara — Miglierina — Montauro — Montepaone — Olivadi — Palermiti — Pentone — Petrizzi — San Floro — San Sostene — Santa Caterina del Jonio — Sant' Andrea Apostolo del Jonio — San Vito sul Jonio — Satriano — Sellia — Sersale — Settingiano — Simeri e Cricchi — Sorbo San Basile — Soverato — Soveria Simeri — Squillace — Staletti — Taverna — Tiriolo — Torre di Ruggero — Vallefiorita — Zagarise;

Nel circondario di Cotrone:

Cotrone — Belvedere di Spinello — Caccuri — Casabona — Casino — Cerenzia — Cirò — Cotronei — Crucoli — Cutro — Isola Caporizzuto — Melissa — Mesoraca — Pallagorio — Petilia Policastro — Petronà — Roccabernarda — Rocca di Neto — San Mauro Marchesato — San Nicola dell' Alto — Santa Severina — Savelli — Scandale — Strongoli — Umbriatico Verrino;

Nel circondario di Nicastro:

Nicastro — Carlopoli — Cicala — Conflenti — Decollatura — Falerna — Feroleto Antico — Filadelfia — Gimigliano — Gizzeria — Maida — Motta Santa Lucia — Pianopoli — Platania — Sambiase — San Pietro a Maida — San Pietro Apostolo — Serrastretta — Soveria Mannelli.

IN PROVINCIA DI COSENZA.

Nel circondario di Cosenza:

Cosenza — Acri — Altilia — Aprigliano — Belsito — Bianchi — Bisignano — Carolei — Carpanzano — Casole Bruzio — Castiglione Cosentino — Castrolibero — Celico — Cellara — Cerisano — Cervicati — Cerzeto — Colosimi Dipignano — Domanico — Fagnano Castello — Fegline Vegliaturo — Grimaldi — Lappano — Lattarico — Luzzi — Malito — Mangone — Marano Marchesato — Marano Principato — Marzi — Mendicino — Mongrassano — Montalto Uffugo — Panettieri — Parenti — Paterno Calabro — Pedace — Pedivigliano — Piane Crati — Pietrafitta — Rende — Rogiano Gravina — Rogliano — Rose — Rota Greca — Rovito — San Fili — San Giovanni in Fiore — San Marco Argentano — San Martino di Finita — San Pietro in Guarano — San Stefano di Rogliano — San Vincenzo La Costa — Scigliano — Serra Pedace — Spezzano Grande — Spezzano Piccolo — Torano Castello — Trenta — Zumpano;

Nel circondario di Castrovillari:

Castrovillari — Acquaformosa — Albidona — Alessandria del Carretto — Altomonte — Amendolara — Canna — Cassano al Jonio — Castroregio — Cerchiara — Civita — Firmo — Francavilla Marittima — Frascinetto — Laino Borgo — Laino Castello — Malvito — Montegiordano — Morano Calabro — Mormanno — Mottafollone — Nocara — Oriolo — Papasidero — Platici — Rocca Imperiale — Roseto Capo Spulico — San Basile — San Donato di Ninea — San Lorenzo Bellizzi — San Lorenzo del Vallo — San Sosti — Santa Caterina Albanese — Sant'Agata d'Esaro — Saracena — Spezzano Albanese — Tarsia — Terranova di Sibari — Trebisacce — Villapiana;

Nel circondario di Paola:

Paola — Acquappesa — Ajello — Ajeta — Amantea — Belmonte Calabro — Belvedere Marittimo — Bonifati — Bonvincino — Cetraro — Cleto — Diamante — Falconara Albanese — Fiumefreddo Bruzio — Fuscaldo — Grisolia Cipollina — Guardia Piemontese — Lago — Longobardi — Majerà — Orsomarso — San Gineto — San Lucido — San Pietro in Amantea — Santa Domenica Talao — Scalea — Serra d'Aiello — Terrati — Tortora — Verbicaro;

Nel circondario di Rossano:

Rossano — Bocchigliero — Calopezzati — Caloveto — Campana — Cariati — Corigliano Calabro — Cropalati — Longobucco — Mandatoriccio — Paludi — Pietrapaola — San Cosmo Albanese — San Demetrio Corone — San Giorgio Albanese — Santa Sofia d'Epirio — Scala Coeli — Vaccarizzo Albanese.

IN PROVINCIA DI REGGIO CALABRIA.

Nel circondario di Gerace:

Agnana Calabra — Antonimina — Ardore — Benestare — Bivongi — Bovalino — Camini — Canolo — Careri — Caulonia — Ciminà — Giojosa Jonica — Grotteria — Martone — Palizzi — Placanica — Portigliola — Riace — Roccella Jonica — San Giovanni di Gerace — Sant' Ilario del Jonio — Stignano — Stilo.

IN PROVINCIA DI MESSINA.

Nel circondario di Messina:

Fiumedinisi — Guidomandri — Itala — Lipari (Isola) — Mandanici — Milazzo — Monforte San Giorgio — Roccalumera — Salina (Isola) — San Filippo del Mela — Santa Lucia del Mela — Santo Stefano di Briga — Spadafora San Martino — Spadafora San Pietro;

Nel circondario di Castroreale:

Antillo — Barcellona Pozzo di Gotto — Basicò — Castel Mola — Falcona — Forza d' Agrò — Francavilla di Sicilia — Furnari — Giardini — Graniti — Kaggi — Limina — Malvagna — Mazzarrà Sant' Andrea — Meri — Moio Alcantara — Montalbano di Elicona — Mottacamastra — Novara di Sicilia — Roccafiorita — Roccella Valdemona — Santa Teresa di Riva — Taormina — Tripi.

Art. 2.

Il presente decreto avrà effetto nello stesso giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 aprile 1908.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI
BERTOLINI

Visto, *Il Guardasigilli:* ORLANDO.

NORME TECNICHE ED IGIENICHE

obbligatorie per le riparazioni, ricostruzioni e nuove costruzioni degli edifici pubblici e privati nei comuni colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908 o da altri precedenti, elencati nel R. decreto del 18 aprile 1909.

TITOLO I.

Nuove costruzioni.

Art. 1.

E' vietato costruire edifici su terreni paludosi, franosi, o atti a scoscendere, o sul confine fra terreni di natura od andamento diverso, o sopra un suolo a forte pendio, salvo quando si tratti di roccia compatta; nel quale ultimo caso è indispensabile preparare all'edificio uno od anche più piani orizzontali di appoggio, eseguendo gli scavi necessari.

Art. 2.

L'altezza dei nuovi edifici, rappresentata dalla massima differenza di livello fra la linea di gronda e il suolo circostante, in vicinanza immediata dell'edificio stesso, non può di regola superare i 10 m.

I nuovi edifici, siano inferiormente cantinati o no, debbono essere costruiti a non più di due piani, dei quali il terreno, avente il pavimento a livello del suolo, oppure sopraelevato sul medesimo non più di un metro e mezzo.

L'altezza dei piani, misurata fra pavimento e pavimento, oppure fra il pavimento e la linea di gronda, non può di regola superare i m. 5.

Art. 3.

Per edifici isolati, che abbiano all'intorno un'area libera di larghezza non inferiore a quella prescritta all'art. 22, comma *d*, possono essere ammesse, in seguito a parere favorevole del

Consiglio superiore dei Lavori pubblici sul relativo progetto tecnico, numero di piani ed altezze, sia dell'intero edificio che dei singoli piani, maggiori di quelle stabilite al precedente articolo, quando siano giustificate da ragioni di pubblica utilità, di servizio pubblico, d'interesse artistico, o di esercizio industriale.

Tali edifici non possono però mai essere destinati ad uso di alberghi, scuole, ospedali, caserme, carceri e simili, e nemmeno ad abitazione, salvo che per il personale necessario alla loro custodia e vigilanza.

La loro altezza non può superare i 16 m, a meno che la destinazione dell'edificio non richiegga assolutamente altezza maggiore.

Art. 4.

Le fondazioni, quando è possibile, debbono posare sulla roccia compatta, o su terreno perfettamente sodo. In caso diverso si debbono adottare i mezzi dell'arte del costruttore per ottenere una buona fondazione.

Nel caso di edifici intelaiati o baraccati le costole montanti o i ritti dell'armatura debbono essere infitti a perfetto incastro nella roccia, o in una platea generale armata, o essere collegati ad un robusto telaio di base formato con membrature rigide.

Per gli edifici di muratura ordinaria le fondazioni debbono essere costituite da muri continui concatenati fra di loro.

In ogni caso la pressione statica unitaria sul terreno non roccioso, non deve superare i due chilogrammi per centimetro quadrato.

Art. 5.

I lavori di costruzione dei fabbricati debbono eseguirsi secondo le migliori regole d'arte, con buoni materiali e con accurata mano d'opera.

È vietata la muratura a sacco e quella con ciottoli, se non convenientemente spaccati e posti in opera con struttura listata.

È pure vietato l'impiego della ghisa e di qualunque altro materiale fragile per travi, per colonne, e in genere per parti essenziali dell'organismo resistente degli edifici.

Art. 6.

Al disopra del piano di gronda non si possono eseguire opere murarie di alcuna specie, non esclusi i fumaioli, salvo i muri di timpano intelaiati o baraccati eseguiti con materiale di riempimento assai leggiero, nè vi possono trovar luogo ambienti abitabili o magazzini.

I parapetti dei terrazzi, superiori al piano di gronda, debbono essere di legno, di ferro, o di cemento armato.

Nelle case ad un sol piano, se armate robustamente con ossatura completa, come all'articolo seguente, il sottotetto può per eccezione adibirsi ad uso magazzino o granaio.

Art. 7.

Gli edifici debbono essere costruiti con sistemi tali da comprendere un'ossatura di membrature di legno, di ferro, di cemento armato, o di muratura armata, capaci di resistere contemporaneamente a sollecitazioni di compressione, trazione e taglio. Esse debbono formare un'armatura completa di per sè stante dalle fondamenta al tetto, saldamente collegata colle strutture orizzontali portanti (solai, terrazzi e tetti) e che contenga nelle sue riquadrature, oppure racchiuda nelle sue maglie, il materiale formante parete, o vi sia immersa.

Gli edifici debbono avere il loro centro di gravità più basso che sia possibile.

Art. 8.

Negli edifici col solo piano terreno è ammessa anche la muratura ordinaria, purchè:

a) la costruzione sia fatta con buona malta;

b) le parti murarie aventi funzione statica siano eseguite con mattoni o blocchi di pietra naturale od artificiale a facce piane, oppure a struttura listata, fatta con pietra spezzata e interrotta da corsi orizzontali di mattoni o da fasce continue di cemento armato, distanti non più di cm. 60 fra loro;

c) i muri perimetrali abbiano alla base una grossezza non minore di $1/8$ dell'altezza e siano immorsati coi muri trasversali distanti non più di 5 m. Nel caso di intervalli mag-

giori i muri predetti, ed in genere quelli maestri debbono essere muniti di lesene di rinforzo, ripartite a distanza non superiore a m. 5, e di aggetto uguale almeno alla metà della grossezza del muro stesso;

d) la costruzione sia consolidata al piano del pavimento da collegamenti rigidi, e alla sommità dei muri maestri tanto perimetrali quanto trasversali, da catene di ferro o telai di legno o di cemento armato rinforzati da squadre negli angoli.

In detti edifici bassi sono pure ammesse le strutture ad elementi forati collegati da anime metalliche o comunque formate da elementi concatenati o incastrati fra loro.

Art. 9.

Le costruzioni definitive di legno sono ammesse per edifici isolati, per villini, per case coloniche e simili, osservando le distanze prescritte dall'art. 22 nel caso di abitati, e devono avere sempre uno zoccolo in muratura.

Art. 10.

È vietato l'uso delle vôlte impostate al disopra del suolo. Sono ammesse quelle del piano sotterraneo, purchè con saetta non minore del terzo della corda, e munite di tiranti per elidere le spinte.

Art. 11.

Le strutture portanti dei piani superiori devono essere costituite unicamente da solai, con esclusione di quelli a voltine formate di materiali pesanti.

Nel caso di edifici di muratura ordinaria, le travi dei solai, in numero di una almeno ogni 3 m., debbono poggiare su tutta la grossezza dei muri, ed essere impalettate esternamente. Nei corpi di fabbrica multipli, le travi dei solai debbono essere di un sol pezzo per tutta la profondità dell'edificio, ed ove ciò non riesca possibile, le varie travi che si corrispondono, da ambiente ad ambiente, debbono essere robustamente collegate fra di loro nei punti di appoggio sopra i muri interni.

Nel caso di edifici intelaiati o baraccati, le travi dei solai debbono collegarsi rigidamente coll'ossatura essenziale, costituente l'armatura della fabbrica.

Art. 12.

I soffitti ed i rivestimenti dei solai debbono formarsi con materiali leggieri, quali tele, assicelle sottili, cartone, lamierino, lastre sottili, reti metalliche, e simili, escludendo il cannucciato, comunque rivestito, e le altre strutture pesanti e facili a disgregarsi.

Art. 13.

Per i sistemi intelaiati o baraccati è obbligatorio uno almeno dei mezzi di irrigidimento seguenti:

a) connessioni rigide delle membrature nei punti d'incrocio;

b) collegamenti diagonali o controventi;

c) riempimento o rivestimento di struttura tale da opporsi efficacemente alle deformazioni.

Art. 14.

Per riempimento o rivestimento, nelle costruzioni intelaiate o baraccate, sono ammesse le strutture seguenti:

a) la muratura armata, animata od ingabbiata, od altrimenti consolidata, specialmente quando costituisce mezzo d'irrigidimento;

b) le pareti semplici o doppie di lastre naturali od artificiali, di reti metalliche intonacate, di tavolati di legno iniettati o rivestiti, o di qualunque altro materiale che presenti solidità, leggerezza e sia immune, per quanto è possibile, dall'azione del fuoco e dell'umidità atmosferica;

c) le strutture murarie indicate al precedente art. 8, limitatamente al solo piano terreno.

Per le sole case coloniche isolate, è ammesso l'impiego di doppie pareti a listelli di legno o rete metallica, riempite di materiale leggiero, anche se di argilla o di altre sostanze non cotte.

Art. 15.

Gli edifici intelaiati di legno e quelli baraccati debbono avere le costole montanti di un sol pezzo, o quanto meno così saldamente e robustamente collegate o rafforzate nelle giunture, da non offrire veruna sezione di indebolimento. Tutte le unioni delle membrature fra loro debbono essere studiate in modo che non venga indebolita la resistenza delle parti costituenti l'organismo statico.

Art. 16.

E' vietato l'uso di scale a sbalzo o di quelle portate da archi e volte di muratura.

Art. 17.

I vani delle porte e delle finestre debbono essere incorniciati di un solido telaio di ferro, di legno o di cemento armato. Nelle costruzioni murarie semplici si deve sovrapporre ai vani un architrave di legno, di ferro o di cemento armato esteso a tutta la grossezza di muro con arco di scarico. Nelle altre costruzioni deve essere rafforzata la struttura prolungando alcune membrature del telaio del vano fino all'incontro dei montanti e dei correnti dell'ossatura principale, salvo nel caso di pareti a struttura rigida.

Negli edifici di muratura i vani debbono tenersi a distanza non minore di m. 1,50 dagli spigoli del fabbricato.

Art. 18.

È vietata qualsiasi costruzione in aggetto od a sbalzo, fatta eccezione per i balconi e le cornici.

I balconi non debbono mai sorgere dal muro d'ambito più di m. 0,60 e debbono essere sostenuti da mensole solidamente connesse con la travatura del solaio e delle costole montanti dell'armatura.

Le mensole e le lastre dei balconi debbono essere costituite da materiali atti a resistere alla flessione, e non fragili.

Le cornici non debbono mai sporgere dal muro d'ambito più di m. 0,40 e debbono eseguirsi a struttura leggiera e solidale col telaio di rinforzo a coronamento dell'edificio. Nel computo della sporgenza non è compreso il canale di gronda, se di lamiera.

Sono vietate le cornici di materiale murario e sono invece ammessi i protendimenti del tetto dalla fronte dei muri, in sostituzione delle cornici.

Art. 19.

La struttura dei tetti deve escludere nel modo più assoluto qualsiasi spinta orizzontale, da eliminarsi mediante catene rese solidali col telaio di coronamento alla sommità dei muri. Le incavallature debbono essere collegate trasversalmente fra di loro.

Non sono richieste catene di collegamento nelle costruzioni con muri a timpano, reggenti tetti, la cui struttura sia costituita dai soli arcarecci, i quali però debbono essere impalettati agli estremi e collegati longitudinalmente, come è prescritto all'art. 11 pei travi di solaio.

Nei tetti a falde, il materiale di coperta non deve eccedere il peso di kg. 45 per metro quadrato anche se bagnato, e deve essere assicurato all'orditura.

Art. 20.

Ai tetti ordinari si possono sostituire, in tutto od in parte, terrazzi piani a livello della linea di gronda, purchè il materiale di semplice copertura non ecceda il peso di 50 kg. per metro quadrato.

Art. 21.

Le condutture di ogni specie, siano esse canne di camini o di caloriferi, o tubolature di acquai, di latrine o di acque piovane o potabili, ecc., debbono essere accuratamente isolate dalle membrature dell'organismo resistente.

Nelle costruzioni di muratura ordinaria le condutture non debbono intaccare la grossezza dei muri.

Art. 22.

Nei nuovi centri abitati, o negli ampliamenti degli attuali, come pure nell'apertura di nuove strade nell'interno di quelli esistenti, sono obbligatorie le seguenti norme:

a) Le strade devono essere larghe almeno 10 metri.

Negli abitati aventi popolazione agglomerata inferiore ai 5000 abitanti, il Prefetto, su parere favorevole del Genio civile o le altre Autorità superiori da cui debba eventualmente essere approvata la costruzione della nuova strada, possono consentire che tale larghezza minima sia ridotta a m. 8.

Nel caso che siano ammesse costruzioni da un solo lato della strada, la larghezza di questa può essere tenuta anche di m. 6.

b) Fermi restando i limiti massimi stabiliti dagli art. 2 e 3, le case non possono avere verso la strada sulla quale prospettano, altezza maggiore della larghezza della strada stessa diminuita:

1° di m. 3,50, quando si tratti di strade che devono avere una larghezza minima uguale a 10 m.;

2° di m. 2, quando si tratti di strade la cui larghezza minima può essere di 8 m.;

3° di m. 1, quando si tratti di strade lungo le quali può essere costruito da un sol lato.

c) Qualora si vogliano costruire fabbricati di altezza superiore a quelle stabilite dal precedente comma, essi debbono costruirsi in ritiro, per rispetto all'alineamento stradale, di una misura pari alla metà della maggiore altezza.

d) Per edifici di altezza superiore ai 10 m., è prescritto l'isolamento da ogni parte per una larghezza non minore della loro altezza.

e) La larghezza dell'intervallo d'isolamento fra i muri frontali di due edifici vicini, quando l'area frapposta non debba servire a pubblico passaggio, può essere limitata alla semisomma delle loro altezze.

Agli effetti del presente articolo sono computate come larghezze libere di strada, e come intervalli d'isolamento anche le larghezze delle aree annesse all'erigendo edificio destinate a giardino, a cortile, o comunque non coperte, anche se cintate e sottratte all'uso pubblico, che si trovino lungo le fronti del fabbricato.

Art. 23.

Sono vietate:

a) le sopraelevazioni degli edifici esistenti, quando questi abbiano raggiunto o superato l'altezza di 10 m.;

b) i lavori di ampliamento di edifici la cui struttura non corrisponde alle prescrizioni del presente regolamento;

c) le fabbriche di qualsiasi natura che possono ridurre sotto i limiti fissati dall'art. 22 la larghezza libera delle strade e degli intervalli d'isolamento;

d) qualunque altra opera che non sia ammessa dal presente regolamento, oppure che possa aggravare o rendere permanenti le condizioni di fatto contrarie al medesimo.

Art. 24.

Nei calcoli di stabilità e resistenza delle costruzioni si debbono considerare:

1° le azioni statiche dovute al peso proprio ed al sopraccarico, aumentate di una percentuale che rappresenti l'effetto delle vibrazioni sussultorie;

2° le azioni dinamiche dovute al moto sismico ondulatorio, rappresentandole con accelerazioni applicate alle masse del fabbricato nelle due direzioni (lunghezza e larghezza) ed agenti in entrambi i sensi di ogni direzione.

TITOLO II.

Ricostruzioni.

Art. 25.

Le ricostruzioni totali o parziali sul sito anteriormente occupate dagli edifici che per qualsiasi causa siano stati distrutti o demoliti od abbattuti, debbono eseguirsi con tutte le norme del precedente Titolo, salvo le tolleranze di cui agli articoli seguenti.

Art. 26.

Tolto il caso dell'esistenza di un piano regolatore che disponga altrimenti, le ricostruzioni sono permesse sui primitivi allineamenti, ma le nuove case non possono avere che il solo piano terreno e non superare l'altezza di m. 6,50, a meno che, a norma degli art. 2, 3 e 22, non possa consentirsi un numero di piani e un'altezza maggiori.

Art. 27.

Nelle ricostruzioni è concessa l'utilizzazione delle fondazioni preesistenti, quando esse non presentino lesioni o deficienze, nel qual caso debbono essere ridotte alle condizioni stabilite dall'art. 4.

TITOLO III.

Riparazioni.

Art. 28.

Le riparazioni organiche, intese cioè a modificare o consolidare le strutture resistenti degli edifici o di qualche loro parte essenziale, debbono corrispondere, per quanto è praticamente possibile, alle norme di cui ai Titoli precedenti, tenuto presente quanto è disposto negli articoli seguenti.

Art. 29.

Le vôlte esistenti negli edifici da riparare sono tollerate, a condizione espressa che non siano lesionate, o non siano impostate su muri lesionati o strapiombati, e sempre quando sia provveduto ad eliminare le spinte coll'apposizione di robuste cinture, chiavi e tiranti. In ogni caso però dovranno sostituirsi con strutture non spingenti le vôlte in sommità degli edifici, a più piani.

Art. 30.

Nelle riparazioni degli edifici danneggiati saranno osservate, in quanto siano applicabili, le disposizioni contenute nel Titolo I, e specialmente si debbono:

1° sostituire le scale di muratura e a sbalzo, con scale di legno o sopra intelaiature, salvo il caso in cui i gradini poggino su due muri maestri;

2° sostituire i tetti spingenti con altri senza spinte;

3° ridurre gli aggetti, le cornici, i balconi e le strutture sovrastanti ai piani di gronda in conformità degli art. 6 e 18 e disporre le condotte e le canne di scarico di qualsiasi specie in modo da non intaccare le murature, anzi da permetterne la integrazione, ove l'indebolimento sia avvenuto.

L'altezza di tali edifici deve essere ridotta a quella stabilita agli art. 2 e 3.

Art. 31.

Per le riparazioni degli edifici di carattere nazionale, in ispecie per valore artistico, storico od archeologico, sarà stabilito, caso per caso, il partito da seguire pel consolidamento, con riguardo alle disposizioni del precedente art. 3.

Art. 32.

Sono vietate le riparazioni degli edifici le cui fondazioni siano lesionate o insufficienti, se esse non siano previamente ridotte alle condizioni stabilite all'art. 4.

Art. 33.

Gli edifici lesionati e non costruiti col sistema intelaiato o baraccato, elevantisi oltre il piano terreno, previamente ridotti, ove occorra, a norma del precedente art. 30, devono essere rafforzati da montanti di legno, di ferro, o di cemento armato, infissi solidamente a incastro nelle fondazioni, continui fino alla sommità dell'edificio e rilegati fra loro da cinture al piano della risega di fondazione, e a quelli del solaio e della gronda, in modo da formare un'armatura a gabbia. I detti montanti deb-

bono essere collocati almeno in corrispondenza di tutti gli spigoli dell'edificio e in ogni caso a distanza non maggiore di 5 m. l'uno dall'altro.

Le cinture debbono essere riunite con le travi del solaio, prolungandone una almeno ogni 3 m., impalettata esternamente. In mancanza, si debbono porre chiavi passanti ad ogni 3 m. almeno di distanza.

Negli edifici ad un solo piano può essere omesso l'ingabbiamento, ottemperando però a tutte le altre prescrizioni enunciate nei precedenti articoli, a condizione che le grossezze dei muri corrispondano alle norme contenute nell'art. 8 (comma c).

Art. 34.

Le murature comunque lesionate, che presentano strapiombo o si manifestano eseguite coi sistemi esclusi all'art. 5, nonchè quelle in cui si nota fessuramento diffuso, debbono essere demolite

Quelle semplicemente lesionate, che non presentino i caratteri anzidetti, oltre a quanto è prescritto all'art. 33, debbono venire riparate, riprendendone la costruzione per ciascuna lesione con muratura da farsi esclusivamente con buona malta, fino ad immorsarsi, con profondi attacchi, con la parte sana.

È vietato l'impiego di archi di muratura per puntellamento o collegamento di muri.

Art. 35.

Gli edifici di cemento armato, che presentino lesioni tali nelle membrature dell'ossatura resistente, da renderli inutilizzabili, debbono essere demoliti e rifatti per tutta la parte alla quale si estende la funzione portante della membratura danneggiata.

Quelle intelaiate di altri sistemi, o semplicemente baraccate, che si trovino nello stesso caso, possono essere riparate, sostituendo con altri nuovi gli organi lesionati, purchè si provveda ad un collegamento ben rigido colla rimanente armatura o intelaiatura.

Art. 36.

Nel caso di edifici non interamente caduti od abbattuti, alle parti da ripararsi vengono applicate le norme del presente Titolo, meno per quanto riguarda l'altezza, che deve ridursi uguale a quella permessa, a norma del precedente art. 26, per la parte da ricostruirsi.

TITOLO IV.

Norme igieniche.

Art. 37.

Nelle costruzioni, ricostruzioni e possibilmente nelle riparazioni organiche debbono osservarsi le norme stabilite dalla legge 22 dicembre 1888, n. 5849.

L'altezza netta dei piani non sarà mai inferiore ai m. 3.

Art. 38.

Nella costruzione degli edifici scolastici dovranno osservarsi, oltre le prescrizioni del presente regolamento, anche le norme tecniche ed igieniche approvate con R. decreto 25 novembre 1900, n. 484.

TITOLO V.

Sanzioni.

Art. 39.

Qualunque inosservanza delle disposizioni contenute nelle presenti norme è punita con l'ammenda da L. 10 a L. 1000 e, nei casi più gravi, con l'arresto fino a 6 mesi.

Alla pena medesima soggiace, oltre il committente, anche il direttore, appaltatore o assuntore dei lavori, ai quali può inoltre essere inflitta la sospensione dall'esercizio della professione o dell'arte.

Art. 40.

Appena avuta notizia del fatto costituente la contravvenzione, il Pretore deve immediatamente ordinare gli accertamenti e rilievi che reputi necessari, e disporre tutti i provvedimenti che ritenga indispensabili ai fini delle presenti norme compresa, ove occorra, la demolizione delle opere. Egli può valersi di tale facoltà, in ogni tempo e in qualunque stato e grado del giudizio.

Spetta pure al Pretore richiedere all' uopo l'ufficio di uno o più periti, scegliendo questi di preferenza nel personale tecnico dello Stato o di altra pubblica Amministrazione.

Art. 41.

Salva l'applicazione dell'articolo precedente, i lavori che siano con sentenza irrevocabile riconosciuti non conformi alle prescrizioni delle presenti norme saranno modificati, e, ove risulti necessario. distrutti a spese dei contravventori.

Quando ai fini del giudizio siano necessari accertamenti tecnici, il Pretore, sentita la parte o le parti, nomina d'ufficio uno o più periti nel modo indicato nel precedente articolo. Non sono ammesse controperizie.

Art. 42.

Una copia di ogni ordinanza o sentenza che venga pronunziata in esecuzione delle precedenti disposizioni, dovrà entro 5 giorni dalla sua data essere trasmessa al competente Ufficio del Genio civile.

Art. 43.

Per tutte le costruzioni, ricostruzioni e riparazioni di cui è parola nelle presenti norme, la facoltà attribuita al Prefetto dall'art. 378 della legge sui lavori pubblici, è estesa anche in ordine alle modificazioni e alle demolizioni che egli ritenesse necessarie.

Art. 44.

Ogni elettore amministrativo ha diritto di richiedere, anche in giudizio, limitatamente al territorio del comune nelle cui liste trovasi inscritto, che vengano eseguite le disposizioni contenute nelle presenti norme.

Lo stesso diritto appartiene al Ministero dei Lavori pubblici, sia direttamente, sia a mezzo dei suoi funzionari locali, nonchè per le costruzioni, ricostruzioni e riparazioni che venissero fatte nel territorio del comune alla rappresentanza comunale.

Art. 45.

Le disposizioni di cui agli art. 40, 41, 42, 43 e 44 sono applicabili anche quando l'azione penale sia prescritta o altrimenti estinta.

Art. 46.

I sindaci, gli ufficiali del Genio civile, gl' ingegneri degli uffici tecnici provinciali e comunali, gli agenti della forza pubblica, le guardie doganali e forestali, e in genere tutti gli agenti giusati a servizio dello Stato, delle provincie e dei comuni, sono incaricati di invigilare per la esecuzione delle disposizioni contenute nelle presenti norme.

TITOLO VI.

Disposizioni transitorie.

Art. 47.

Per i lavori di costruzione, ricostruzione e riparazione degli edifici, che si trovino in corso di esecuzione alla data della pubblicazione delle presenti norme, devono applicarsi le disposizioni dei Titoli precedenti, per quanto siano compatibili con lo stato avanzato delle costruzioni.

Spetta al sindaco, su conforme parere dell'ufficio tecnico comunale, o di un perito scelto ai sensi dell'art. 40, di determinare caso per caso le modifiche o varianti che devono essere apportate alle opere in corso.

Contro l'ordinanza del sindaco è ammesso, entro quindici giorni dalla notifica, reclamo al Prefetto, il quale provvede in modo definitivo sentito l'ufficio del Genio civile.

Il Prefetto può sempre, sentito il Genio civile, revocare o modificare d'ufficio l'ordinanza del sindaco.

Roma, 18 aprile 1909.

Visto d'ordine di Sua Maestà:
Il Presidente del Consiglio dei Ministri
GIOLITTI

Il Ministro dei Lavori pubblici
BERTOLINI.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 167-1909.*

Prezzo dei biglietti in distribuzione alla Casa cantoniera di *Anzola.*

Casa cantoniéra	Linea a cui appartiene	Stazioni per le quali distribuisce i biglietti	Prezzi dei biglietti di corsa semplice 1ª cl.	2ª cl	3ª cl.	andata ritorno 1ª cl.	2ª cl	3ª cl.	Stazione incaricata della scritturazione e versamenti
Anzola	Milano-Bologna	Bologna	1.70	1.20	0.80	2.50	1.80	1.15	Samoggia
		Lavino	0.55	0.40	0.30	—	—	—	
		Samoggia	0.65	0.50	0.35	—	—	—	
		Castelfranco d'Em.	1.60	1.15	0.75	—	—	—	
		Modena	2.95	2.10	1.40	4.40	3.10	2.05	
		Reggio d'Emilia	5.85	4.15	2.70	—	—	—	
		Parma	9.10	6.40	4.15	—	—	—	

Compresa la tassa di bollo di centesimi 5.

Allegato **B.**

Distanze dalla casa cantoniera di *Anzola* alle stazioni della linea *Milano-Bologna.*

STAZIONI	Km.	STAZIONI	Km.	STAZIONI	Km.
Bologna	14	Parma	78	Codogno	147
Lavino	4	Ponte Taro	88	Casalpusterlengo	152
Samoggia	5	Castelguelfo	91	Secugnago	159
Castelfranco d'Emilia	13	Borgo S. Donnino	100	Lodi	171
Modena	25	Alseno	107	Tavazzano	179
Rubiera	38	Fiorenzuola	114	Melegnano	186
Reggio d'Emilia	50	Cadeo	120	Rogoredo	197
Villa Cadè	62	Pontenure	126	Milano C.	203
S. Ilario d'Enza	67	Piacenza	135		
S. Prospero Parmense	72	S. Stefano al Corno	143		

Allegato **C.**

Nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (ediz. 1° luglio 1908) si dovrà:

a pag. 12. fra i nomi delle stazioni di Anzano del Parco e di Aosta, inserire

Anzola (casa cantoniera)	Milano-Bologna	Firenze (Sez.Bolog.)	Bologna	55	V^6	B^6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

a pag. 131 (tabella 55) inserire il nome di Anzola fra quelli di Lavino e di Samoggia con le distanze risultanti dal prospetto allegato B

a pag. 221, fra i nomi di Anzano del Parco e di Aosta inserire

Anzola (Casa cantoniera)	141.29.15	1111	1125

FERROVIE DELLO STATO

Compartimento di..........

(1) ....

....

....

Richiesta di fondi N. ....

alla Stazione

di ....

Richiesta di

L. ___________

(Lire ....

....

......................................)

per pagamento avventizi assunti per ....

....

....

....

FERROVIE DELLO STATO

Mod. *B–99*ᴰ

Tagliando **A**

FERROVIE DELLO STATO

Compartimento di..............

(1) ....

Richiesta di fondi N. ....

al Sig. Capo Stazione di ....

Pel pagamento di avventizi assunti per ......

....

....

....

occorre la somma di L. ___________

(Lire ....

....)

che prego consegnarmi trattenendo provvisoriamente come danaro l'annessa ricevuta.

Bollo ad umido dell'ufficio emittente

Il ....

Consegnata oggi la suindicata somma.

.... li .... 19...

Timbro della Stazione

Il Capo Stazione.

Tagliando **B.**

FERROVIE DELLO STATO

Compartimento di.............

(1) ....

Il sottoscritto ....

dichiara d'aver ricevuto dal Capo Stazione di .....

.... la somma di L. _____ (Lire ......

....)

per pagamento avventizi assunti per ....

....

....

Bollo ad umido dell'ufficio emittente

Il ....

(1) Ufficio emittente.

La presente sostituisce la pag. 33 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione Gennaio 1907.

Allegato alla Circolare N. 39-1909.

Tariffa pei trasporti a domicilio per le stazioni di Genova P., P. P. e P. B.

LOCALITÀ	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
	Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.). Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
	presa facoltativa e consegna obligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni Lire Mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
(*) Genova Principe . . . . . (*) id. Piazza Principe. . (*) id. Piazza Brignole .	0,15 (1)	—	0,30	0,15	1 20	1,60	0,65	0,80	1,30	0,80	0,60	Il servizio si estende anche ai sobborghi di S. Francesco d'Albaro, S. Martino d'Albaro, Foce, S. Fruttuoso, Marassi e Staglieno.

(*) Agenzia di Città. — (1) Si esige la provvigione di L. 0,10 per le operazioni di dazio consumo.

Condizioni particolari.

I colli da spedirsi a G. V. in base alle Tariffe speciali N. 1 e 11 qualunque sia il loro peso si ricevono soltanto all'Agenzia di città.

Mediante i prezzi stabiliti nella tariffa i colli di numerario, preziosi e di merci, compresa la mobilia ed oggetti voluminosi, non oltrepassanti il peso di 150 Kg. ciascuno, salve le speciali condizioni di cui in appresso per le botti, i barili, le damigiane contenenti liquidi e le casse contenenti liquidi, e le casse contenenti liquidi in flaschi, sono presi o consegnati ai piani di abitazione o nei locali sotterranei, semprechè siavi sufficiente comodo di accesso e non occorra impiegare mezzi meccanici.

I colli indivisibili pesanti oltre Kg. 150 non sono presi o consegnati ai piani superiori od ai locali sotterranei, a meno che le parti si sottopongano al pagamento della *metà di più* dei prezzi della tariffa e ferma la condizione del sufficiente comodo di accesso ai locali.

I colli indivisibili aventi un peso maggiore di 300 Kg. sono esclusi dal servizio dei trasporti a domicilio.

Le botti od i barili contenenti liquidi del peso fino a 70 Kg. ciascuno, le damigiane contenenti liquidi e le casse contenenti liquidi in flaschi del peso fino a 40 Kg. ciascuna, da prendersi o consegnarsi ai detti piani o locali sono tassati in base ai prezzi indicati nella tariffa, per quelli invece di peso superiore e non eccedente i Kg. 150 tali prezzi vengono raddoppiati.

Le botti od i barili, le damigiane contenenti liquidi e le casse contenenti liquidi in flaschi oltrepassanti il detto peso di Kg. 150 non sono presi o consegnati che al piano terreno. Qualora però le parti ne desiderassero la presa o la consegna ai piani superiori od ai locali sotterranei, potranno contrattare in proposito coll'Impresa. Nel caso di trasporto a domicilio di grosse botti o barili di vino, per i quali non s'intenda di eseguire lo scarico prima di averli vuotati in sul carro, il destinatario deve pagare, a titolo di nolo, L. 1.50, per ora e per veicolo.

Allegato alle Circolari N. 39, 40, 41 e 42-1909.

Aggiunte e modificazioni

al Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio

nelle pagine 13, 14, 15, 16, 21, 22, 25, e 29 aggiungere alle sedi opportune le seguenti indicazioni:

Località	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
	Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di		NUMERARIO e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
	presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni Lire Mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
(*) Brescia (**)	0.15	—	0.30	0.20	0.30	0.60	0.25	0.25	0.60	0.20	0.25	Per le merci e gli oggetti da prendersi o recapitarti nelle case, stabilimenti ed istituti situati sul Colle Cidneo e cioè nella zona montuosa compresa fra la piazza Tito Speri da una parte e la prima casa della via Roverotti dall'altra, gli attuali prezzi di tariffa saranno raddoppiati.
(*) Caltanisetta	0.15	—	0.10	0.15	0.30	0.50	0.30	0.25	0.50	0.16	0.30	
(*) Cesenatico	0.10	—	0.30	0.30	0.25	0.60	0.25	0.25	0.60	0.20	0.25	
(*) Corneto	0.15	—	0.35	0.25	0.55	0.80	0.40	0.50	0.85	0.45	0.35	
(*) Massa	0.15	—	0.10	0.10	0.40	0.60	0.50	0.35	0.60	0.50	0.50	Il limite di spazio entro il quale si eseguisce il servizio è costituito dal Viale XX Settembre interposto fra la stazione e la barriera di Porta Fabbrica, da tutta la zona della città di Massa il cui abitato trovasi entro la cinta daziaria compreso lo stradone da Porta Martana all'Ospedele.
Montegrosso	—	0.20	0.15	0.15	0.30	0.45	0.25	0.25	0.50	0.20	0.25	
id. per Belveglio . .	—	0.50	0.80	0.80	0.90	1 50	0.90	0.70	1.20	0.70	0.60	
id. per Mombercelli .	—	0.25	0.50	0.50	0.60	1.00	0.45	0.45	0.80	0.40	0.45	
id. per Vinchio . .	—	0.60	0.80	0.80	1.00	1.80	0.90	0.90	1.50	0.80	0.70	
(*) Monza (3)	0.15	—	0.30	0.20	0.30	0.70 (4)	0.30	0.20	0.70 (4)	0.15	0.30	Il servizio si eseguisce nel perimetro che include le abitazioni della città di Monza, cioè: fino a Borgo Lecco alla villa Pennati già Sala; fino a Borgo Bergamo, al caseggiato della Palazzola; fino a Borgo Milano, al Canale Villoresi; fino a Borgo Como alla strada vicinale per Muggiò; provinciale per Vedano, fino alla villa Cattaneo; frazione di S. Vittore.
(*) Potenza Inferiore	0.15	—	0.20	0.10	0.50	1.00	0.40	0.40	0.90	0.30	0.40	
(*) Potenza Superiore. . . .	0.15	—	0.45	0.20	0.40	0.75	0.30	0.40	0.65	0.30	0.30	

A piedi della pagina 22 aggiungere le seguenti note:

(3) I colli indivisibili pesanti oltre 150 Kg. non saranno presi o consegnati a domicilio ai piani superiori od ai locali sotterranei se non verso pagamento della metà in più dei prezzi della tariffa, ed alla condizione che siavi sufficiente comodo di accesso ai locali

(4) Esclusi i cappelli, i cascami di lana ed i cascami di feltro, che vengono sempre tassati coi prezzi delle merci in genere.

Ordine Generale N. 12. (Servizio I).

Attribuzioni e ordinamento del Servizio Centrale del Personale e Previdenza. (Servizio IV).

Art. 1.

Il Servizio centrale del Personale e Previdenza istituito in conformità al R. Decreto 2 luglio 1908, N. 453, ha l'incarico di studiare, predisporre e dar corso a tutti i provvedimenti d'ordine generale e particolare che si riferiscono al personale, all'infuori di quelli di ordine particolare di facoltà dei capi degli altri Servizi centrali o dei capi delle Divisioni compartimentali, nei quali però spetta al Servizio del personale di regolare e mantenere uniforme l'azione dei Servizi e delle Divisioni, e di invigilare che sieno osservate le disposizioni e le norme stabilite.

Art. 2.

Il Servizio centrale del Personale e Previdenza ha sede in Roma.

E' retto da un Capo servizio che risponde del suo andamento.

Il Capo servizio promuove e presenta all'approvazione del Direttore generale o del Consiglio di amministrazione i provvedimenti che secondo gli ordinamenti in vigore sono di loro competenza, e prende direttamente quelli che a termini del successivo art. 4, sono deferiti alla sua propria competenza, previ accordi con gli altri capi servizio e coi capi compartimento interessati in tutti i casi previsti nel successivo art. 5.

Il Capo servizio è coadiuvato da un Sotto Capo servizio, che lo sostituisce in caso di assenza o di impedimento.

Il Servizio si compone di sei Uffici, fra i quali gli affari sono ripartiti come è indicato nel seguente art. 3.

Art. 3.

Fermo restando quanto è stabilito nell'articolo precedente, circa la competenza dell'approvazione dei provvedimenti e circa gli accordi da prendersi con gli altri capi servizio e con i Capi compartimento interessati, le attribuzioni del Servizio centrale del Personale e Previdenza comprendono:

— l'uniforme interpretazione ed applicazione, sia di massima che nei singoli casi, del Regolamento del personale e delle disposizioni sulle competenze accessorie e gli studi delle eventuali modificazioni;

— le norme generali per gli orari e per i turni di servizio del personale;

— la determinazione delle piante organiche complessive volute dall'art. 53 della legge 7 luglio 1907, N. 429, e di quelle particolareggiate per gli uffici e per gli altri posti di servizio, richieste dalle peculiari esigenze di ciascun posto;

— le norme per l'assunzione del personale delle varie categorie tanto in prova che avventizio;

— il reclutamento del personale di grado eguale o superiore all' 11°; l'autorizzazione alle Divisioni compartimentali per il reclutamento del personale di grado eguale od inferiore al 12°;

— l'assegnazione agli Uffici dei Servizi centrali e agli Uffici dei Capi compartimento del personale di nuova assunzione necessario, salvo le eccezioni stabilite;

— le nomine in prova del personale di nuova assunzione e degli agenti avventizi in servizio continuativo, che ne acquistano titolo a termini del Regolamento del personale;

— le nomine a stabile degli agenti in prova che ne hanno titolo;

— le norme ed i programmi degli esami per l'abilitazione ai vari rami di servizio, per l'assegnazione degli agenti a funzioni del grado superiore e per promozioni di grado;

— l'assegnazione in via permanente di funzioni superiori attinenti a qualifiche di grado pari o superiore all' 11°, nonchè a quelle di grado inferiore all' 11° che, in via di eccezione, fossero escluse dalla competenza dei capi delle Divisioni compartimentali;

— i passaggi degli agenti da un Servizio ad un altro,

ed i traslochi anche senza passaggio di Servizio, per i quali il provvedimento ecceda la competenza dei capi dei Servizi centrali, dei capi delle Divisioni e di altri Uffici compartimentali; i passaggi di Servizio ed i traslochi del personale addetto agli Uffici dei Capi compartimento;

— gli avanzamenti;

— i cambi di qualifica senza promozione;

— le gratificazioni, salvo quelle la cui concessione è di competenza dei Capi compartimento;

— i sussidi e le anticipazioni eccedenti la competenza dei capi dei Servizi centrali, dei Capi compartimento, dei Capi delle Divisioni e di altri uffici compartimentali;

— l'approvazione dei preventivi di spesa per il personale;

— i congedi straordinari con paga; i congedi straordinari senza paga eccedenti la competenza dei capi dei Servizi centrali e dei capi delle Divisioni e degli altri uffici compartimentali;

— il trattamento di malattia degli agenti oltre i limiti ordinari fissati dal Regolamento; le aspettative; le disponibilità; gli esoneri; l'accettazione di dimissioni; le riammissioni in servizio; le reintegrazioni;

— le onorificenze;

— gli affari generali relativi alla disciplina; i provvedimenti disciplinari ed i ricorsi deferiti dal Regolamento del personale alla competenza del Direttore generale e del Consiglio d' amministrazione;

— la tenuta della matricola generale del personale;

— la dispensa dalla chiamata alle armi degli agenti del servizio attivo;

— la tenuta dei ruoli delle sezioni ferroviarie militari;

— la tenuta delle situazioni numeriche di tutto il personale; la vigilanza che il numero degli agenti sia contenuto nei limiti delle piante approvate;

— il riassunto ed il controllo tecnico delle spese di personale;

— il funzionamento delle scuole per la istruzione professionale del personale; la sorveglianza delle scuole per i figli degli agenti sussidiate dall'Amministrazione;

— l'applicazione delle disposizioni sulle pensioni e sugli infortuni;

— le nomine, le dispense, le revoche, le sostituzioni temporanee ed i compensi del personale sanitario ausiliare, nonchè i congedi straordinari ed i provvedimenti disciplinari eccedenti le facoltà del capo del Servizio sanitario, relativi al personale medesimo;

— la pubblicazione del bollettino del personale e dei ruoli d'anzianità.

La trattazione degli affari suddetti è suddivisa tra gli uffici del Servizio del Personale e Previdenza, nel modo seguente:

Ufficio 1°.

Affari generali - Regolamento sul personale - Personale sanitario ausiliare - Onorificenze - Sussidi ed anticipazioni - Gratificazioni - Scuole sussidiate dall'Amministrazione - Matricola generale - Bollettino del personale - Ruoli d'anzianità - Corrispondenza ufficiosa - Segreteria ed economato del Servizio - Archivio - Protocollo - Copia.

Ufficio 2°.

Assunzione di personale - Nomine in prova - Istruzione professionale degli agenti - Esami di abilitazione e di promozione - Agenti esenti dalle chiamate sotto le armi - Sezioni ferroviarie militari.

Ufficio 3°.

Nomine a stabile - Avanzamenti - Traslochi - Trattamento di malattia - Disponibilità - Aspettative - Esoneri - Piante organiche del personale degli uffici.

Ufficio 4°.

Disposizioni sulle competenze accessorie - Orari e turni di servizio - Piante organiche del personale, escluse quelle degli uffici - Situazioni numeriche - Controllo tecnico delle spese di personale.

Ufficio 5°.

Disciplina.

Ufficio 6° cogli Uffici distaccati di Milano e di Firenze.

Pensioni ed infortuni.

Art. 4.

Sono di competenza del capo del Servizio del Personale e Previdenza, salva l'osservanza di quanto è stabilito dall'art. 5:

a) l'assunzione e l'assegnazione per gli Uffici dei Servizi centrali e per gli uffici dei Capi compartimento, del personale avventizio e di quello in prova da non assumersi per pubblico concorso, salve le eccezioni che per talune categorie e per qualche Servizio centrale fossero stabilite;

b) l'assegnazione del personale in prova assunto per pubblico concorso per i Servizi centrali, per gli Uffici dei Capi compartimento e per le Divisioni ed altri Uffici compartimentali, nei limiti delle piante approvate;

c) i traslochi del personale dipendente dai Capi compartimento;

d) l'assegnazione in via permanente, di funzioni superiori attinenti a qualifiche del grado 6° ed inferiori quando il provvedimento ecceda la competenza dei Capi delle Divisioni ed altri Uffici compartimentali;

e) i passaggi da Servizio a Servizio, con o senza trasloco, di personale del grado 6° ed inferiore;

f) disposizioni ed istruzioni sulle materie di cui all'art. 3, che non implichino risoluzione di questioni di massima e norme generali di amministrazione, e non importino spese eccedenti i limiti approvati;

g) per il personale del proprio Servizio:

— l'assunzione degli avventizi in servizio continuativo nei limiti della pianta approvata ed il loro esonero;

N. B. — *Gli uffici distaccati di Milano e di Firenze, sono provvisoriamente mantenuti colle attribuzioni risultanti dall'Ordine Generale N. 21-1908.*

— l'assunzione di personale in prova non soggetta a pubblico concorso, nei limiti della pianta approvata;

— l'ammissione del personale in prova assunto per pubblico concorso nei limiti della pianta approvata;

— i traslochi nel Servizio ed i passaggi da o ad altri Servizi degli agenti del grado 6° ed inferiori;

— i sussidi e le anticipazioni nei limiti e nelle forme stabilite dalle apposite disposizioni;

— i congedi ordinari; quelli straordinari senza paga di durata non superiore a tre mesi nell'anno solare, e purchè non importino aumento di spesa, al personale di grado inferiore al 4°;

— le punizioni e le decisioni sui ricorsi nei limiti della competenza deferita dal Regolamento del personale ai Capi servizio.

Art. 5.

Prima di disporre sui provvedimenti di sua competenza di cui ai paragrafi dal *c*) al *f*) compresi dell' art. 4, il capo del Servizio del Personale deve prendere accordi coi capi dei Servizi centrali e coi Capi compartimento interessati.

Così pure il Capo del Servizio del Personale deve prendere accordi coi capi dei Servizi centrali interessati, prima di presentare all'approvazione provvedimenti di competenza del Direttore generale o del Consiglio di amministrazione, quando trattasi delle materie seguenti:

a) Istituzione di premi, compensi speciali e simili in applicazione delle disposizioni sulle competenze accessorie, che abbiano carattere tecnico e speciale ad un determinato Servizio;

b) disposizioni di massima sugli orari e sui turni di servizio del personale;

c) piante organiche del personale;

d) norme generali e programmi di esami per assunzioni, per accertamento di idoneità, per promozioni di personale speciale ad un determinato Servizio, e nomine delle relative commissioni;

e) norme per l'assegnazione alle funzioni di grado superiore;

f) assegnazione di funzioni di grado superiore attinenti a qualifiche di grado superiore al 6°;

g) traslochi e passaggi di Servizio di personale del grado 5° e superiori;

h) congedi straordinari senza paga a personale di grado pari o superiori al 4°;

i) congedi straordinari con paga, solo per quanto riflette la concessione e la durata del congedo;

k) aumenti anticipati e promozioni di grado;

l) gratificazioni;

m) disponibilità, aspettative, esoneri;

n) provvedimenti disciplinari per mancanze di indole tecnica.

Per i provvedimenti suindicati che riguardino personale delle Divisioni compartimentali, il capo del Servizio del Personale prende accordi con i capi dei Servizi centrali interessati, solamente quando tali accordi sono previsti negli Ordini Generali relativi all'Ordinamento di ciascun Servizio.

Art. 6.

Il capo del Servizio del Personale per il disimpegno delle sue attribuzioni secondo il presente Ordine Generale ed in base agli ordini che riceve dal Direttore generale, corrisponde direttamente con i capi dei Servizi centrali, con i Capi compartimento e con i capi delle Divisioni compartimentali.

Le proposte delle Divisioni Compartimentali sono dai Capi divisione trasmesse direttamente al capo del Servizio del Personale, il quale provvede, nei casi stabiliti, a prendere accordi con i capi dei rispettivi Servizi interessati, dando poi ai medesimi comunicazione dei provvedimenti adottati.

Art. 7.

Il presente Ordine Generale ha vigore dal 1° luglio 1909 dalla quale data restano abrogate le precedenti disposizioni in argomento.

Approvato dal Consiglio d'amministrazione nella seduta dell'11 giugno 1909.

Ordine di servizio N. 166 (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Convenzione internazionale di Berna:
1° Ammissione della linea Sondrio-Tirano (Società per le Ferrovie dell'Alta Valtellina) alla Convenzione stessa;
2° Linee: Varese-Porto Ceresio, Roma.Ronciglione-Viterbo e Roma-Albano-Nettuno.

In seguito a domanda fatta dalla Società per le Ferrovie dell'Alta Valtellina, è stata ammessa alla Convenzione internazionale di Berna la linea Sondrio-Tirano della prefata Società.

E pertanto a datare dal 2 luglio 1909, i trasporti da e per l'estero, in provenienza ed in destinazione delle stazioni della detta linea, potranno essere scortati dalla lettera di vettura internazionale, ferma restando l'applicazione delle tariffe interne o cumulative della ripetuta Società sul proprio percorso, al pari di quanto già si pratica per le altre ferrovie secondarie italiane, ammesse alla Convenzione internazionale di Berna, ma non comprese nelle tariffe dirette coll'estero.

Si ricorda poi che anche le linee Varese-Porto Ceresio, Roma-Ronciglione-Viterbo e Roma-Albano-Nettuno, le quali erano già ammesse alla Convenzione internazionale di Berna quando erano esercite dallo Stato, continuano ad esservi ammesse.

In conseguenza di quanto sopra, nelle *Istruzioni per l'eseguimento dei trasporti delle merci da o per l'estero* (edizione ottobre 1901) e precisamente nella Parte I Capo I comma *b*) a pagina 7, dovranno essere aggiunte le suddette linee:

Sondrio-Tirano, delle Ferrovie dell'Alta Valtellina;

Varese-Porto Ceresio e Roma-Ronciglione-Viterbo delle Ferrovie del Mediterraneo; e

Roma-Albano-Nettuno delle Ferrovie secondarie romane.

Ordine di Servizio N. 167. (Servizio VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Apertura all'esercizio della casa cantoniera di Anzola.

Dal 15 giugno 1909 è stata aperta all'esercizio la casa cantoniera di Anzola al km. 12+735 della linea Bologna-Piacenza, fra le stazioni di Lavino e di Samoggia, dalle quali dista rispettivamente km. 4 e km. 5.

La nuova casa cantoniera, che trovasi a sinistra della suddetta linea, è protetta da due semafori situati a sinistra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dall'asse del F. V. di m. 1197 quello verso Lavino e di m. 1168 quello verso Samoggia.

La casa cantoniera di Anzola è ammessa al servizio dei viaggiatori, bagagli e cani e viene esercitata a mezzo di un guardiano con le norme in uso per le case cantoniere risultanti dagli art. 25 e 31 dell'Istruzione N. 6-1907 dell'ex Servizio IX.

Essa distribuisce i biglietti di corsa semplice e quelli di andata e ritorno ai prezzi e per le stazioni indicate nel prospetto allegato *A*.

La stazione di Samoggia è incaricata della scritturazione dei biglietti, bagagli e cani e del versamento del relativo importo.

Per le modificazioni da apportarsi al volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » vedasi l'allegato *C* al presente Ordine di Servizio.

Ordine di Servizio N. 168. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Estensione della tariffa militare ai trasporti della R. guardia di finanza.

(Vedi Ordini di Servizio 76-1908; 90-1909 e 123-1909).

A complemento delle disposizioni emanate con l'Ordine di Servizio N. 123-1909, relativamente all'applicazione delle tariffe, norme e condizioni del Regolamento pei trasporti militari, ai viaggi delle persone, al trasporto del bagaglio e delle

masserizie dei componenti il Corpo della R. guardia di finanza, nonchè alle spedizioni di merce effettuate nell'interesse dell'Amministrazione del detto Corpo si partecipa che all'elenco riportato nel citato Ordine di Servizio delle linee ferroviarie ammesse al servizio cumulativo, esercitate dalla Società Veneta, si deve aggiungere la linea Alessandria-Ovada.

Circolare N. 38. (Servizio VI).

Richieste di vestiario.

(Vedi Circolare N. 134-1908)

Le richieste di vestiario uniforme, estivo od invernale, possono emettersi dagli agenti in qualsiasi periodo dell'anno, ma affinchè gli oggetti domandati possano consegnarsi in tempo utile, converrà emettere non più tardi del 15 luglio quelle pel vestiario invernale.

Agli uffici, cui compete a senso dell'Ordine di Servizio N. 33-1907, si raccomanda la sollecita revisione delle richieste e l'inoltro con le modalità indicate nell'Ordine di Servizio N. 14-1909.

Circolare N. 39. (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Modificazione dei prezzi pei trasporti a domicilio nelle stazioni di Brescia e di Genova.

A datare dal 1° luglio 1909, pel servizio dei trasporti a domicilio nelle stazioni di Brescia e Genova, andranno in vigore i prezzi rispettivamente indicati negli allegati prospetti.

I nuovi prezzi dovranno riportarsi alle sedi opportune del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio (Edizione 1907).

Circolare N. 40 (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Apertura delle Agenzie di città di Caltanissetta, Cesenatico, Corneto, Massa, Monza, Potenza Inferiore e Potenza Superiore.

(Vedi Circolari 28-1907, 40-1907, 125-1908, 126-1908).

A datare dal 1° luglio 1909 verranno aperte all'esercizio le Agenzie di città di Caltanissetta, Cesenatico, Corneto, Massa, Monza, Potenza Inferiore e Potenza Superiore e verrà di conseguenza attivato il servizio di presa e di consegna delle merci a domicilio tra le dette stazioni e le città omonime, ai prezzi indicati nell'allegato e che dovranno riportarsi alle sedi opportune del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, (edizione 1907).

Di conseguenza alla colonna 14 delle pagine 22, 31, 34, 54 60 e 74 del Prontuario Generale delle distanze chilometriche, (edizione 1908), di fronte al nome di tali stazioni, si dovranno inscrivere le lettere G. P.

Circolare N. 41. (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Istituzione del servizio pei trasporti a domicilio a Montegrosso.

A datare dal 1° luglio 1909 verrà istituita alla stazione di Montegrosso un'impresa per i trasporti a domicilio per le località di Montegrosso, Belveglio, Mombercelli e Vinchio.

I prezzi segnati nell'allegato dovranno essere riportati alla pagina 21 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio (edizione 1907) ed alla colonna 14 della pagina 39 del Prontuario Generale delle distanze chilometriche (edizione 1908), di fronte al nome della stazione di Montegrosso, si dovranno inscrivere le lettere G. P.

Circolare N. 42. (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Cessazione del servizio dei trasporti a domicilio nelle stazioni di Cassine, Castelvetrano e Monte Amiata.

(Vedi Circolari 22-1907 e 216-1908).

Con la data del 30 Giugno 1909 cesserà il servizio dei trasporti a domicilio nelle stazioni di Cassine e Castelvetrano e, col giorno 15 Luglio 1909 quello della stazione di Monte Amiata per Casteldelpiano. Di conseguenza verrà chiusa dal detto ultimo giorno l' Agenzia di Città a Casteldelpiano.

Si dovranno pertanto depennare i nomi delle dette stazioni e relativi prezzi alle pagine 15 e 21 del Prontuario Tariffe pei trasporti a domicilio (edizione 1907), le indicazioni G. P., G. (17), G. P. (8) della colonna 14 del Prontuario Generale delle distanze chilometriche (edizione 1908) rispettivamente alle pagine 26, 28 e 58 di fronte ai nomi delle dette stazioni, nonchè i richiami (7) e (8) relativi alle pagine 28 e 58 medesime.

Circolare N. 43. (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Provvigione di cent. 10 per le operazioni di dazio consumo sui trasporti eseguiti sotto il regime delle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in arrivo alle stazioni di Roma.

Si partecipa che a datare dal 1° Luglio 1909, per le operazioni di dazio consumo eseguite pessso le stazioni di Roma Termini, Roma Trastevere e Roma Porta Maggiore sulle spedizioni a tariffa speciale N. 1 e 11 G. V. verrà riscossa la provvigione di L. 0,10 prevista dall'art. 119 delle Tariffe e condizioni pei trasporti.

Perciò, nel quadro dei prezzi alla pagina 34 del Prontuario Tariffe pei trasporti a domicilio, nella seconda colonna, sotto il prezzo per i pacchi ferroviali in L. 0,15, si dovrà indicare

il richiamo (1) e sotto, nello stesso quadro dopo la indicazione « (*) Agenzia di Città » aggiungere:

« (1) Si esige la provvigione di L. 0,10 per le operazioni di dazio consumo ».

Circolare N. 44. (SERVIZIO VII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni

Permessi d'entrata nelle stazioni.

La stazione di Lungavilla e la fermata di Trezzano sul Naviglio sono state ammesse alla vendita dei permessi d'entrata di 2ª categoria, sotto l'osservanza delle norme in vigore.

Appendice all'Istruzione N. 2-1909 (SERVIZIO IV).

Distribuita agli agenti delle classi 2, 3, 4, 5, 12, 26, 27, 29, 41, 42, 43 e 46.

Infortuni degli operai sul lavoro.

A parziale modificazione della Istruzione N. 2-1909 del Servizio Centrale IV, pubblicata nel Bollettino Ufficiale N. 5-1909, si dispone:

Per gl'infortuni sul lavoro che avverranno dal 1° luglio 1909 in avanti, le disposizioni riflettenti l'invio dell'esemplare della denunzia fatta all'Autorità di P. S., dei certificati medici e degli altri documenti all'Ufficio Infortuni, dovranno osservarsi soltanto per i casi nei quali l'infortunio *cagioni la morte dell'operaio o gli produca tali lesioni, da doversene prevedere la morte, una inabilità permanente, oppure una inabilità temporanea superiore ai 30 giorni.*

In tutti i casi d'infortunio sul lavoro, niuno escluso, che avvenga dal 1° luglio 1909 in avanti, la minuta della denunzia all'Autorità di P. S. e le copie dei certificati medici di constatazione dell'infortunio, di continuazione della malattia e di guarigione, debbono esser conservati dalle divisioni comparti-

mentali e dalle officine del materiale per il personale da esse direttemente dipendente, e dai servizi per il personale degli uffici centrali e distaccati, compresi i magazzini.

Le divisioni, le officine e i servizi, dovranno poi, in base ai documenti suindicati, trascrivere cronologicamente sopra appositi registri semestrali, che saranno somministrati, tutti i casi d'infortunio sul lavoro che avverranno dal 1° luglio 1909 in avanti.

I suddetti registri dovranno, sei mesi dopo la scadenza del semestre, essere inviati debitamente completati, al Servizio Centrale IV.

Istruzione N. 4. (Servizio II).

Paghe agli avventizi assunti per bisogni temporanei.

(Vedi Istruzioni 13-1906 del Servizio II e 4-1908)

Ferme restando le disposizioni impartite dall' Istruzione N. 13-1906 del Servizio II e successive parziali modificazioni apportate coll'Istruzione 4-1908 circa il pagamento degli avventizi assunti per bisogni temporanei, allo scopo di dar modo alle Ragionerie di tenere in ispeciale evidenza le somme prelevate per tale titolo dai fondi delle stazioni, si dispone che il prelevamento da parte dei titolari delle sezioni del mantenimento e della trazione sia fatto, anzichè con semplice ricevuta Mod. B-136, col modulo di nuova istituzione B-99^{D}.

Tale modulo è a libro da numerarsi progressivamente, a madre e figlia e quest'ultima a due tagliandi.

Il titolare della sezione completa in ogni sua parte detto modulo (la matrice ed entrambi i tagliandi della figlia) e lo rimette al capo stazione contro il ritiro della somma inscrittavi

La stazione trattiene come danaro il tagliando B (ricevuta) del Mod. B-99^{D} in attesa dei ruoli Mod. B-94 quietanzati, regolandosi in tutto, per quanto riguarda questo particolare ed il versamento dei ruoli, come è detto nella ricordata Istruzione N. 4-1908, colla avvertenza che all'atto del ricevimento

dei Mod. B-94 quietanzati, dovrà accertarsi che vi sieno riportati in testa gli estremi (numero e data) del Mod. B con cui furono richiesti i fondi occorsi pel pagamento.

Il tagliando A del Mod. B–99^{D} deve essere dalla stazione spedito in piego raccomandato alla ragioneria del compartimento nello stesso giorno in cui è avvenuto il prelevamento.

La ragioneria tiene in evidenza questo tagliando per unirlo al Mod. B-94 che vi si riferisce, e se entro dieci giorni dal suo ricevimento non risultasse pervenuto alla cassa tale modulo B-94, dovrà informarne la divisione e tener viva la pratica per la pronta soluzione.

Tanto il prelevamento con Mod. B-99^{D}, quanto la consegna dei Mod. B-94 quietanzati e contemporaneo ritiro del tagliando B del Mod. B–99^{D}, dovrà esser fatta personalmente dai titolari delle sezioni. L'indicato tagliando B annullato a forma dell'Istruzione 4–1908, dovrà, come è detto nella Istruzione stessa, essere spedito alla Divisione; nella relativa matrice saranno da inscriversi gli estremi di tale spedizione.

Ad agevolare la compilazione dei Mod. D-145, si dispone che la regolarizzazione contabile, da parte delle Ragionerie, dei Mod. B–94 come sovra versati alle Casse, anzichè a periodi decadali, sia fatta d'ora innanzi a periodi quindicinali.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 13.V (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Viaggi alle stazioni termali e balnearie.

(Vedi Ordine di Servizio N. 11-1909).

Nell'elenco delle stazioni balnearie, di cui l'Ordine di Servizio N. 11-1909, deve essere aggiunta quella di Trani.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Errata-corrige

Ordine di Servizio N. 146-1909 (Boll. 21). All'ultimo alinea, dopo le parole: « Servizio Centrale VI » aggiungere: « *X e XI secondo competenza* ».

Ordine di Servizio N. 164-1909 (Boll. 24). Coreggasi la citazione dei precedenti nella seguente: « *Vedi Ordine di Servizio N. 15-1909* ».

Ordine di Servizio N. 165-1909 (Boll. 24). Legga nsi come Servizi proponenti la pubblicazione, i Servizi XI e XII.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO II - 1909

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. **4,00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . . . „ **8,00**